

FAHRRADPARKEN IN HERFORD

Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich

Stand: 28. Oktober 2016



IMPRESSUM

- Herausgeberinnen:** Hansestadt Herford
Dezernat Bauen und Ordnung
Auf der Freiheit 21
32052 Herford
- SVH Stadtverkehr Herford GmbH
Rathausplatz 1
32052 Herford
- Projektleiter:** Dr.-Ing. Peter Maria Böhm,
Technischer Beigeordneter, Geschäftsführer SVH
- Bearbeiter:** Dr.-Ing. Steffen R. Herrmann, Verkehrsplaner Tiefbauabteilung
unter Mitwirkung von: Jörg Schepelmann, Fahrradbeauftragter
- Fotos:** Hansestadt Herford (Jörg Schepelmann, Steffen R. Herrmann)

Herford, den 28. Oktober 2016

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG	4
2.	ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN AN FAHRRADABSTELLANLAGEN	5
2.1	Abstellanlage passend zur Parkdauer (Nähe zum Ziel)	6
2.2	Guter Halt für abgestellte Fahrräder	7
2.3	Gute Zugänglichkeit	7
2.4	Diebstahl- und Vandalismusschutz	8
2.5	Witterungsschutz	9
3.	FAHRRADABSTELLANLAGEN IN HERFORD	11
3.1	Berücksichtigte Anlagen.....	11
3.2	Untersuchungsgebiet	12
3.3	Typen der in Herford gebräuchlichen Abstellanlagen	13
3.4	Bewertung des Bestands.....	19
4.	AUSLASTUNG DER FAHRRADABSTELLANLAGEN.....	24
4.1	Erhebungstage	24
4.2	Randbedingungen bei der Erfassung	25
4.3	Auslastungen nach Bereichen (großräumige Betrachtung)	27
4.4	Auslastungen einzelner Abstellanlagen (Vorbemerkungen).....	31
4.5	Auslastungen im Bereich »Rund um den Alten Markt«	32
4.6	Auslastungen im Bereich Bahnhofplatz.....	33
4.7	Anlagen an den Zugangspunkten zur Fußgängerzone	36
4.8	Standorte wild abgestellter Räder	37
5.	MAßNAHMENVORSCHLÄGE	39
5.1	Kostenlose Fahrradstellplätze im Bereich Bahnhof/ZOB	39
5.2	Fahrradboxen	43
5.3	Auflademöglichkeiten für Elektrofahrräder	44
6.	ZUSAMMENFASSUNG.....	47

1. EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Die Hansestadt Herford ist – als eines der Gründungsmitglieder – seit 1993 Teil der »Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise« (AGFS)¹, in der sich, Stand 2016, rund 75 Kommunen und Kreise in Nordrhein-Westfalen zusammengeschlossen haben, mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für Nahmobilität zu verbessern und die nichtmotorisierte individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich zu stärken.

Unter Nahmobilität wird landläufig verstanden, wenn kurze Strecken vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen nichtmotorisierten Verkehrsmitteln (z. B. auf Inlinern oder City-Rollern) zurückgelegt werden.

Auch quasi-motorisierte Verkehrsmittel wie Fahrräder mit Hilfsmotor (sogenannte *E-Bikes* oder *Pedelecs*) oder Elektro-Roller (z. B. *Segway Personal Transporter*) würde man unter Nahmobilität subsumieren, da diese – trotz ihres Motorantriebs – nicht dieselben negativen Auswirkungen auf das Stadtumfeld haben wie herkömmliche motorbetriebene Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotoren (z. B. Pkw, Motorräder, Motorroller) – vor allem sind dies Lärm, Abgase und eine teils hohe Flächeninanspruchnahme, sowohl für den Fahrbetrieb als auch für das Parken.

Ein nicht unwesentlicher Baustein zur Förderung von Nahmobilität sind Fahrradabstellanlagen an den wesentlichen Zielorten des Radverkehrs. Neben Schulen, Krankenhäusern, Freizeiteinrichtungen (z. B. Schwimmbäder, Tierparks) gehören auch Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum und wichtige Verknüpfungspunkte des öffentlichen Personenverkehrs (Bahnhöfe, Busknoten) zu den typischen Zielen in einer Stadt, an denen Fahrradparken eine wichtige Rolle spielt.

In vorliegender Untersuchung wurde das Hauptaugenmerk auf die beiden letzten Punkte gerichtet und die Radabstellanlagen in der Innenstadt sowie am Bahnhof genauer unter die Lupe genommen. Ziel war es, das verfügbare Angebot in quantitativer und qualitativer Hinsicht aufzunehmen, zu bewerten und gegebenenfalls vorhandene Defizite zu lokalisieren und zu beschreiben (Analyseteil).

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Analyse wurden konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt, durch die eine relevante Steigerung der Gesamtqualität des Fahrradparkens im erweiterten Innenstadtbereich von Herford möglich wäre.

¹ www.agfs-nrw.de

2. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN AN FAHRRADABSTELLANLAGEN

Von einem einfachen und äußerst preiswerten Verkehrsmittel hat sich das Fahrrad, gerade in den letzten Jahren, für viele Leute immer mehr zu einem Statussymbol entwickelt – ein Stellenwert, den bislang vor allem das Auto innehatte. Zwar sind nach wie vor unzählige Fahrräder in Gebrauch, deren materieller Wert nicht bedeutend ist, zugleich nimmt aber der Anteil qualitativ hochwertiger Fahrräder, im Preissegment über 1.000 Euro, rasant zu. Vor allem handelt es sich dabei um Elektrofahrräder, die je nach Antriebsart auch *E-Bikes* oder *Pedelecs* genannt werden. Nach Einschätzung des ZIV (Zweirad-Industrie-Verband e.V.) bewegt sich der Marktanteil für die Fahrräder mit Hilfsmotor in Deutschland mittelfristig auf die 15 %-Marke zu (d. h. 15 % aller neu verkauften Fahrräder sind motorisiert).

Mit zunehmendem Wert der Fahrräder steigen aber auch die Ansprüche an Fahrradabstellanlagen. Das vorhandene Angebot ist in dieser Hinsicht nicht nur quantitativ zu bewerten (also mit der Frage: »Sind überall genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden?«), sondern auch qualitativ (»Bietet das Stellplatzangebot ausreichend Komfort, Diebstahl- und Vandalismusschutz, auch für Fahrräder höherer Preisklassen?«).

Die allgemeinen Anforderungen an gute Fahrradabstellanlagen sind in einer Reihe von Publikationen beschrieben. An erster Stelle zu nennen sind die »Hinweise zum Fahrradparken«² der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die FGSV ist Herausgeberin des überwiegenden Teils aller deutschen Planungsrichtlinien und -hinweise für den Straßenbau und die Straßen- und Verkehrsplanung; dementsprechend haben die Aussagen in diesem Regelwerk ein gewisses Gewicht.

Des Weiteren hat auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) »Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen«³ veröffentlicht; diese befassen sich vor allem mit der richtigen Geometrie und Anordnung der einzelnen Elemente. Daneben werden vom ADFC Abstellanlagen auf Herstellerwunsch geprüft und bewertet (nach der ADFC-eigenen Richtlinie TR 6102 »Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen«) und bei Erfolg in einer Liste ADFC-empfohlener Abstellanlagen⁴ aufgeführt. Inhaltlich sind FGSV und ADFC in allen Punkten nah beieinander.

Nachfolgend sind die Anforderungen an gute Fahrradabstellanlagen aufgeführt, die zum Teil auf FGSV- und ADFC-Erkenntnissen beruhen, teils auch durch eigene Bewertungen und Einschätzungen ergänzt wurden.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): »Hinweise zum Fahrradparken (Ausgabe 2012)«. Köln, 2012.

³ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (Hrsg.): »Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen« (Stand: Mai 2010). Abrufbar unter www.adfc.de.

⁴ www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen

2.1 Abstellanlage passend zur Parkdauer (Nähe zum Ziel)

Je nach Zweck der Fahrt, bzw. primär je nach Abstelldauer, sind die Anforderungen an Abstellanlagen unterschiedlich. Dies gilt es bei der Planung neuer Anlagen und bei der Bewertung bestehender Anlagen zu beachten.

Kurzzeitparken

In Einkaufsstraßen mit Ladengeschäften, Bankfilialen, Arztpraxen, Frisören usw. dauert das Parken selten länger als eine Stunde, in vielen Läden hält man sich sogar nur wenige Minuten auf. Je kürzer die Parkdauer, umso wichtiger sind zielnahe und schnell zugängliche Abstellanlagen. Bei einem kurzen Ladenbesuch muss der Fahrradständer ohne Aufwand nutzbar sein und quasi direkt vor dem Geschäft stehen: Maximal 10–20 Meter Gehstrecke werden in Kauf genommen. Weder ein Witterungsschutz noch eine abschließbare Einhausung sind für das Kurzzeitparken notwendig – im Gegenteil: Wegen des zeitbeanspruchenden Ein- und Ausparkens wäre etwa eine Fahrradbox keine gute Lösung für Kurzzeitparker.

Tagesparker

Ab einer Parkdauer von etwa 4 Stunden (z. B. an Schulen, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz, am Bahnhof und ZOB – Stichwort »Bike and ride«) werden überdachte, beleuchtete Fahrradparkplätze sinnvoll; je nach Nachfrage können für hochwertige Fahrräder auch Boxen angeboten werden.

Mit zunehmender Parkdauer nimmt auch die Bereitschaft zu, eine etwas längere Gehstrecke von der Abstellanlage zum Ziel in Kauf zu nehmen, vor allem wenn mit dieser Anlage ein diebstahlsicheres und/oder überdachtes Parken verbunden ist. Bei Halbtages- bis Ganztagesparkern (4–10 Stunden) werden im Allgemeinen Entfernungen von 50–60 Metern problemlos akzeptiert.

Langzeit- und Nachtparker

Wird das Fahrrad über Nacht oder über mehrere Tage abgestellt, werden im Normalfall von Nutzerseite nur noch abschließbare Parkmöglichkeiten akzeptiert, hierzu gehören Fahrradboxen, Fahrradhäuschen (eigenes Gebäude für Fahrräder) und natürlich Fahrradstationen bis hin zu automatischen Fahrradparkhäusern. Die akzeptierte Wegstrecke zwischen dem Ziel und einer sachgerechten Abstellanlage vergrößert sich auf etwa 100–150 Meter, wenn über Nacht geparkt wird.

2.2 Guter Halt für abgestellte Fahrräder

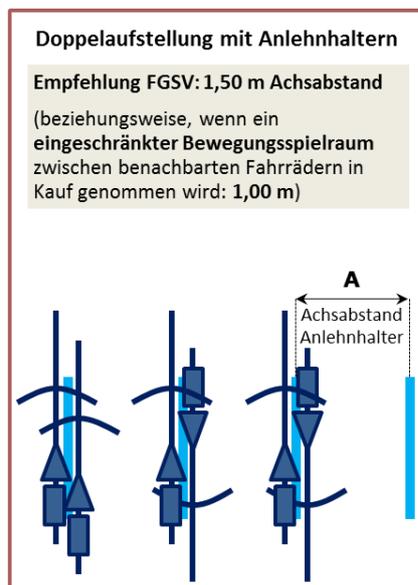
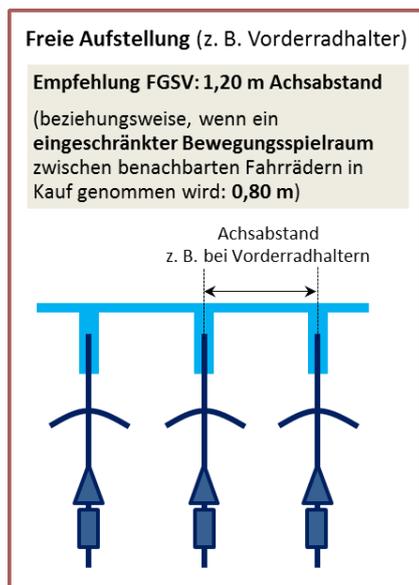
Die Anlage sollte standsicher sein und das Fahrrad kippsicher aufnehmen können (z. B. beim Auf- oder Absitzen eines Kindes, bei starkem Wind oder beim Be- und Entladen, vor allem bei einseitiger Gepäckbelastung).



»Besser als nichts«, im Hinblick auf guten Halt aber eher suboptimal: Die frei aufgestellte, nicht im Boden verankerte Anlage im linken Bild ist durch ihr geringes Eigengewicht nicht sehr standsicher und auch die Befestigungsart für die Fahrräder – sogenannte *Vorderradhalter* – kann nicht überzeugen. Von solchen Anlagen wird in den Planungshinweisen explizit abgeraten. – Die Abstellanlage im rechten Bild (Anlage Nr. 43)⁵ besteht hingegen aus *Anlehnhaltern*; das sind Metallbügel, an die das Fahrrad angelehnt und angeschlossen werden kann. Diese Anlagentypen gelten heute als Stand der Technik.

2.3 Gute Zugänglichkeit

Zwischen abgestellten Rädern sollte ein genügend großer Abstand sein, damit sich Fahrradlenker, -körbe und dergleichen nicht miteinander verhaken. Zudem muss ausreichend Platz für den Gebrauch der Anlage vorhanden sein: Der Bewegungsspielraum sollte so bemessen sein, dass es während des Ein- und Ausparkens nicht zu Schäden an Fahrrädern oder an Kleidung kommt. Nachfolgend sind die Empfehlungen der FGSV-Hinweise zu den Achsabständen von Fahrradständern aufskizziert:



Für eine bequeme Zugänglichkeit sollten Fahrradhalter möglichst großzügige Abstände haben. Diese Prämisse und die von der FGSV empfohlenen Komfortmaße sind leider – wegen der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit in den Städten – in der Praxis oftmals nicht zu realisieren.

⁵ Die Anlagen-Nummern, auf die im gesamten Text – z. B. auch bei Fotounterschriften – Bezug genommen wird, sind im Anhang 1 kartiert.

Eine gute Zugänglichkeit schließt auch ein, dass die Anlage nicht durch andere Nutzungen (etwa durch abgestellte Mülltonnen oder durch parkende Autos) blockiert ist. Zumindest das Zuparken durch Autos kann bereits im Planungsprozess durch eine vorausschauende Anordnung der Anlage wirksam ausgeschlossen werden. Das Zustellen durch Mülleimer und Krempel kann durch planerisches Geschick allerdings nicht verhindert werden.

2.4 Diebstahl- und Vandalismusschutz

Optimalen Schutz bieten abschließbare *Fahrradboxen* oder sogenannte *Fahrradstationen*. Die Fahrradstation am Bahnhof Herford ist während der Ladenöffnungszeiten des angekoppelten Fahrradgeschäfts bewacht und verfügt auch ansonsten über eine Zugangskontrolle. Da das Ein- und Ausparken eines Fahrrads bei abschließbaren bzw. bewachten Anlagen deutlich mehr Zeit benötigt als bei einfachen Abstellanlagen, sind sie in erster Linie für das Langzeitparken gedacht. Da für Fahrradboxen und -stationen typischerweise Abstellgebühren verlangt werden, werden sie automatisch auch vorwiegend von Langzeitparkern und/oder Dauernutzern genutzt. Für Gelegenheits- oder Kurznutzer sind die Zugangshürden zu groß. Typische Kunden dieser Abstellanlagen sind Berufspendler, die vom Fahrrad auf Bus/Bahn umsteigen (bzw. umgekehrt) und die daher ihr Fahrrad über einen längeren Zeitraum irgendwo abstellen müssen.

Wenn ein Fahrrad in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt wird, um von A nach B zu gelangen, wird dies – auch in Deutschland – mit dem englischen Begriffspaar »*Bike and ride*«, oder kurz »B+R«, bezeichnet, was auf Deutsch so viel heißt wie »radeln und mitfahren«. Eine Abstellanlage, die speziell der Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV dient, wird demgemäß oft Bike-and-ride-Anlage genannt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich, wie auch bei der Fahrradstation Herford, bei den Nutzern um Auspendler handelt, die mit dem Fahrrad als *Zubringer* zum Bahnhof fahren und es dort tagsüber stehen lassen, während sie mit dem Zug auswärts (z. B. in Bielefeld) bei der Arbeit sind, oder ob das Fahrrad als *Abbringer* vom ÖPNV genutzt wird. Im letzteren Fall – der nach Auskunft des Betreibers auch von einigen Kunden der Fahrradstation Herford praktiziert wird – erfolgt die Anreise von auswärts mit Bus/Bahn; vom Bahnhof Herford aus wird mit dem Rad der Arbeits- oder Ausbildungsplatz in der Stadt angefahren. Bei diesen Einpendlern steht das Fahrrad während der Nacht geschützt in der Fahrradstation.

Für das Einkaufen in Innenstadtgeschäften (wie etwa in der Fußgängerzone in Herford) sind bewachte/abschließbare Anlagen nicht erforderlich, da bei diesen Kurzzeitnutzungen schnelles Ein- und Ausparken oberste Priorität hat. Eine aufwendig abgesicherte Anlage, deren Benutzung mehr Zeit beansprucht, wäre hier sogar kontraproduktiv.

Fürs Kurzzeitparken ist dem Diebstahlschutz bereits genüge getan, wenn das Fahrrad sicher an einem fest montierten Gestell mit dem Fahrradschloss verbunden werden kann. Ständer, an denen der Fahrradrahmen angeschlossen wird (z. B. Anlehnhalter) sind besser als Ständer, die nur eine Befestigungsmöglichkeit für das Vorderrad bieten (Vorderradhalter).

Ist eine Abstellanlage zudem noch ständig im Blick von Passanten, wird die Vandalismus- und Diebstahlsicherheit allein schon durch diese Situation maßgeblich erhöht. Die Hemm-

schwelle, unter den Augen vieler Menschen ein Fahrrad zu beschädigen oder zu klauen, ist wesentlich höher als etwa in einer unbelebten Seitengasse.

Das Kriterium guter Einsehbarkeit erfüllen im Untersuchungsgebiet fast alle Anlagen vorbildlich. Leichte Defizite könnte man (rein subjektiv) eventuell den Anlagen Nr. 2, 32, 40 und 50 vorhalten, aber auch diese Anlagen sind im Grunde gut einsehbar.

Unabhängig vom oben Gesagten können einige abschließbare Abstellanlagen auch in belebten Innenstadtlagen durchaus sinnvoll sein; vor allem für das Fahrradparken bei nächtlichen Unternehmungen (Kino-, Discobesuch, Essengehen, ...) könnte eine Nachfrage bestehen.

Nachts kommt zu den bereits genannten Randbedingungen für sicheres Fahrradparken noch eine weitere dazu: Dann spielt nämlich auch noch die Ausleuchtung der Anlage – gleich ob offen oder abschließbare Fahrradbox – eine nicht zu unterschätzende Rolle.

2.5 Witterungsschutz

Aus Radfahrersicht ist ein Schutz vor Regen und Feuchtigkeit sicherlich immer wünschenswert; in der Literatur wird ein Wetterschutz jedoch vornehmlich für das Langzeitparken von Fahrrädern empfohlen (mehrere Stunden bzw. über Nacht).

Als Witterungsschutz kann einerseits eine eigens für die Radabstellanlage hergestellte Überdachung dienen – sieben Anlagen im Herforder Untersuchungsgebiet sind auf diese Weise mittels herkömmlichen Buswartehallen überdacht (Nr. 5, 12, 15, 23, 26, 29 und 34) –, andererseits ist auch die Platzierung im Durchgang eines Gebäudes möglich, sofern die Licht- und Platzbedingungen, wie auch der Diebstahlschutz ausreichend sind; im Untersuchungsgebiet sind zwei solcher Anlagen vorhanden (Nr. 3 und 27).



Sieben Anlagen in der Innenstadt haben eine extra hergestellte Überdachung, so wie im linken Bild zu sehen (Anlage Nr. 34 in der Rennstraße). Auch eine Möglichkeit (siehe rechtes Bild): Die Aufstellung von Fahrradständern im Schutze eines Gebäudes, hier das Verwaltungsgebäude »Auf der Freiheit 23« (Anlage Nr. 3).

Beim Kurzzeitparken (Einkaufen in Ladengeschäften) ist eine Überdachung in der Regel nicht notwendig, denn Einkaufsfahrten per Rad werden meist bei gutem »Fahrradwetter« durchgeführt.

Für den Fall, dass es doch einmal zu einem nassen Sattel kommen sollte, haben geübte Radfahrer durch die Mitnahme eines Stofftuches zum Trockenreiben meist vorgesorgt; auch eine über den Sattel gestülpte Plastiktüte kann man immer wieder sehen. Da es gar

nicht möglich und aus stadtgestalterischer Sicht auch nicht wünschenswert ist, sämtliche Fahrradständer flächendeckend mit Überdachungen auszustatten, sind dies die zweckmäßigeren Mittel.

Auch stehen die vergleichsweise schwerwiegenden Einbußen des Stadtbildes durch die extra hergestellten Fahrrad-Überdachungen und deren der nachrangiger Nutzen oft in keinem akzeptablen Verhältnis. Eine gute Alternative: Fahrradständer unter ohnehin vorhandene Überdachungen von Gebäuden (Dachvorsprünge, Durchgänge) platzieren.

Dass das Thema Witterungsschutz für die meisten Radfahrer tatsächlich keinen besonderen Stellenwert hat, lässt sich gut am Bahnhof Herford ablesen, wo sehr viele Langzeitparker mit mehr als 4 Stunden Parkdauer ihre Fahrräder auf den nicht witterungsgeschützten, unüberdachten Gratisplätzen abstellen, anstatt witterungsgeschützt in der Fahrradstation – die zwar gebührenpflichtig ist, für Dauerparker mit 7 Euro im Monat jedoch auch nicht außerordentlich zu Buche schlägt.

Aber nicht nur um Kosten zu sparen, wird auf den Wetterschutz verzichtet: Nach Beobachtungen in der Herforder Innenstadt wird so gut wie immer die dem Ziel am nächsten gelegene Abstellanlage bevorzugt – ob sie nun über eine Dach verfügt oder nicht. Die Bereitschaft, ein paar Schritte zu einer etwas entfernten, aber dafür überdachten Anlage zurückzulegen, ist kaum vorhanden.

3. FAHRRADABSTELLANLAGEN IN HERFORD

3.1 Berücksichtigte Anlagen

Bei der Erhebung des Bestands wurden die im Innenstadtbereich verfügbaren Abstellanlagen berücksichtigt, die diese Kriterien erfüllten:

- feste Verankerung im Boden (einbetoniert oder verschraubt)
- öffentlich zugänglich, d. h. ohne Einschränkungen durch jedermann nutzbar (also nicht im Hinterhof oder in Gebäuden, kein Hinweisschild »Nur für Kunden« usw.)

Die Eigentumsverhältnisse (öffentlich/privat) wurden nicht als Ausschlusskriterium gewertet, da diese für die praktische Nutzung unerheblich sind. Demgemäß wurden fest installierte private Anlagen, wie beispielsweise die bei der Sparkasse Herford, mit erhoben.



Fest installierte private, aber »quasi-öffentliche«, d. h. frei zugängliche Anlagen (ohne ausdrückliche Einschränkung auf den eigenen Kundenkreis), wie die bei der Sparkasse (Anlage Nr. 53), wurden mit erhoben.

Mobile Aufsteller, wie sie manchmal vor Geschäften zu finden sind, wurden nicht mit erhoben (da nicht fest verankert). Die Verfügbarkeit der meist mit Vorderradhaltern bestückten Werbeaufsteller unterliegt zudem dem Einflussbereich privater Geschäftsinhaber und kann sich daher stets verändern. In der Regel stehen die mobilen Abstellanlagen nur während der Ladenöffnungszeiten zur Verfügung und werden ansonsten weggeräumt. Sie können daher nicht gleich wie ein ununterbrochen verfügbares Angebot gewertet werden.

Auch wenn mobile Anlagen während der Hauptnachfragezeiten gute Dienste leisten, können sie im Rahmen dieses Parkkonzepts (auf der sicheren Seite) nicht auf der Angebotsseite »gutgeschrieben« werden. Das Angebot an Fahrradstellplätzen sollte zuvorderst durch die öffentlichen, fest verankerten Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden; die mobilen Aufsteller sind darüber hinaus geeignet, das fest installierte Parkangebot in der Fläche zu verdichten, sprich ein möglichst engmaschiges Netz von Abstellmöglichkeiten an vielen Standorten herzustellen, so wie es beim Fahrradparken auch sinnvoll und richtig ist.

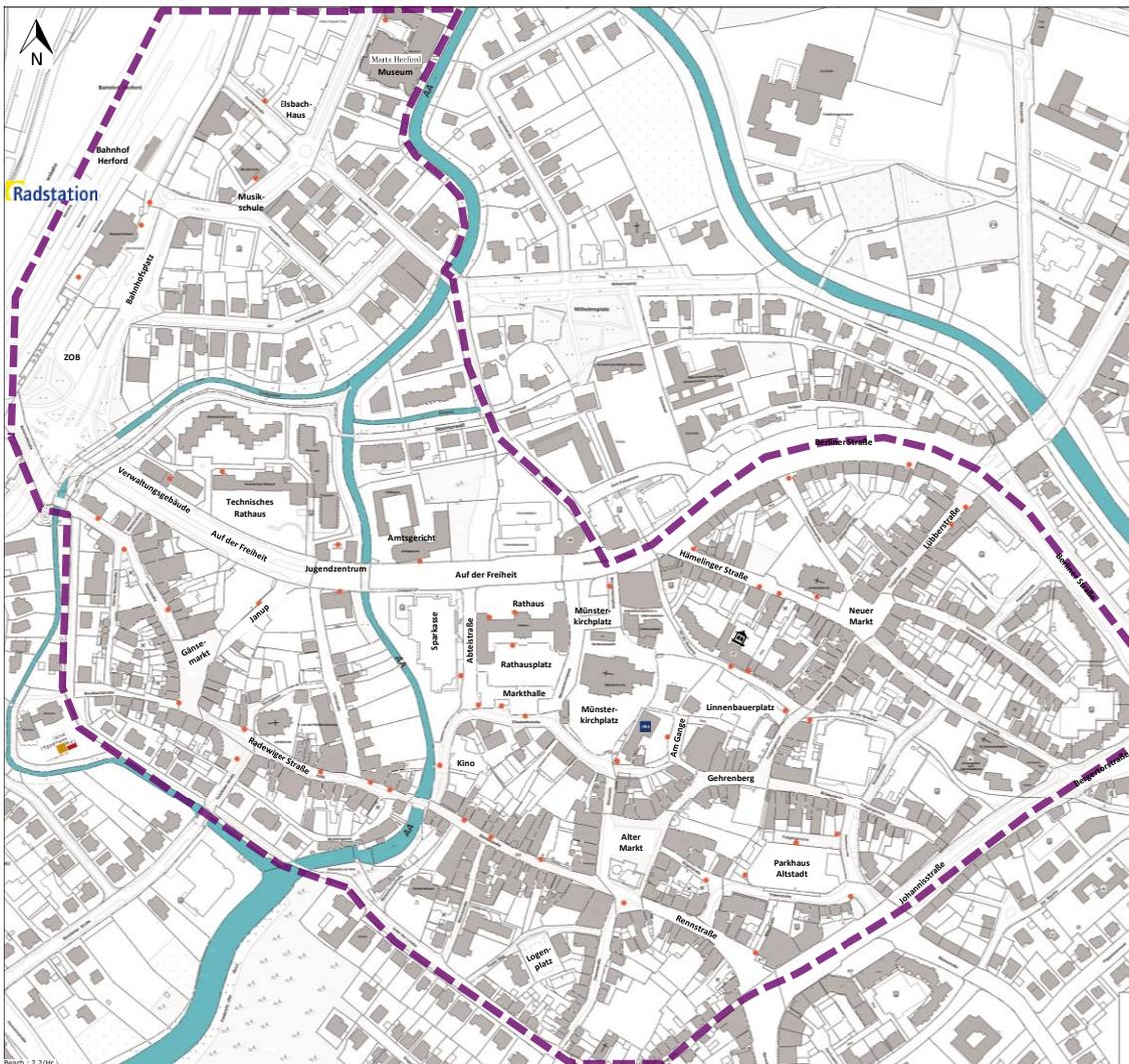


Mobile Aufsteller vor Geschäften, meist Vorderradhalter, wurden in dieser Untersuchung nicht mit erfasst.

3.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst:

- den Innenstadtbereich, umgrenzt (im Uhrzeigersinn) von der Straße »Auf der Freiheit«, von Berliner Straße und Johannisstraße, von der Straße »Unter den Linden« und vom Deichtorwall
- den nördlich davon angrenzenden Bereich mit den öffentlichen Gebäuden entlang der Straße »Auf der Freiheit« (städtisches Verwaltungsgebäude, Technisches Rathaus, Amtsgericht, Jugendhaus)
- den Bereich vom Bahnhof über Musikschule und Elsbach-Haus bis zum Marta-Museum



Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

3.3 Typen der in Herford gebräuchlichen Abstellanlagen

In Herford sind sechs verschiedene Typen von Abstellanlagen in Gebrauch:

Vorderradhalter (auch: Vorderradklemme)



Fest installierter Vorderradhalter in der Tribenstraße (Anlage Nr. 36)



Mobiler Vorderradhalter vor einem Supermarkt in der Steinstraße



Mobiler Vorderradhalter in der Bäckerstraße

Gebrauch:

Das Vorderrad des Fahrrads wird in eine Halterung eingeschoben, in der es sich fest verklemmt und dadurch den benötigten Halt erhält, um nicht umzukippen. Das Fahrradschloss wird zwischen Vorderrad und Vorderradklemme befestigt.

Besonderheiten:

- günstig und platzsparend
- geringer Diebstahlschutz, da der Rahmen des Fahrrads nicht mit angeschlossen werden kann
- geringer Halt gegen Umfallen; fällt das Fahrrad um – entweder von selbst oder nicht selten durch Vandalismus – verbiegt sich das eingeklemmte Vorderrad und wird dadurch unbrauchbar; umgangssprachlich scherzhaft wird dieser Anlagentyp daher auch »Felgenkiller« genannt

Vorderradhalter sind bei Neuinstallationen nicht mehr zu verwenden; die Planungshinweise raten explizit davon ab.

Anlagen in Herford:

Es gibt nur eine fest installierte, öffentlich zugängliche Anlage dieser Art im Untersuchungsgebiet (s. Foto oben), alle anderen Vorderradhalter waren mobil aufgestellt.

Anlehnhalter (auch: Anlehnbügel)



Anlehnhalter aus Edelstahlrohrbügeln hinter dem Parkhaus Altstadt (Anlage Nr. 32)



Anlehnhalter aus verzinkten Rohrbügeln in der Steinstraße (Anlage Nr. 6)



Anlehnhalter aus lackierten Rahmen in der Bäckerstraße (Anlage Nr. 47)

Gebrauch:

Anlehnhalter bestehen aus einem Rahmen, der unterschiedlich geformt und beschaffen sein kann. An diesen wird das Rad angelehnt und mit dem Schloss angeschlossen.

Besonderheiten:

- der Fahrradrahmen kann angeschlossen werden, damit höhere Diebstahlsicherheit als beim Vorderradhalter
- guter Schutz gegen Umkippen
- Anlehnhalter sind im Allgemeinen als Abstellanlage mit sehr guten Eigenschaften zu bewerten und werden daher gerne angenommen.
- relativ raumbeanspruchend

Anlehnhalter gelten als Stand der Technik und werden in den Planungshinweisen für den Regaleinsatzfall empfohlen.

Anlagen in Herford:

Während früher Vorderradhalter allgemein üblich waren, gehören heute Anlehnhalter zu den gebräuchlichsten und häufigsten Anlagentypen. Dies trifft auch so für Herford zu: Klammert man die Fahrradstation aus, bestehen 77 % aller Fahrradstellanlagen im Untersuchungsgebiet aus Anlehnhaltern (44 von insgesamt 57 Stück).

Bei der Anzahl der abstellbaren Fahrräder verhält es sich ganz ähnlich: Knapp drei Viertel aller Fahrradstellplätze außerhalb der Fahrradstation, genau 481 Stück, sind vom Typ Anlehnhalter.

Sonstiges Stadtmobiliar



Eine Pflanzbeeteinfassung in der Radewiger Straße wurde als Fahrradabstellanlage genutzt.



Ein Beschilderungsposten in der Steinstraße dient zum Festmachen eines Fahrrads.



Parkende Fahrräder am Bahnhof, die an der Dachstütze und am Fuß der Werbevitrine festgemacht sind. Der Hinweis zur nahe gelegenen Radstation fand bei diesen Radlern kein Gehör – höchstwahrscheinlich wegen der für den überdachten Fahrradabstellplatz anfallenden Parkgebühren.

Gebrauch:

Verschiedenes Stadtmobiliar ist dafür geeignet, dass Fahrräder daran angelehnt und angeschlossen werden können. Der Gebrauch des Stadtmobiliars aus Radfahrersicht entspricht dem von Anlehnhaltern.

Besonderheiten:

Baumschutzbügel, Pflanzbeeteinfassungen usw. können oft als Anlehnhalter »zweckentfremdet« werden. Bei Modellen, die ausdrücklich für diese Doppelfunktion konzipiert sind, sollte der obere Holm idealerweise auf einer Höhe von ca. 80 cm liegen.

Auch Poller mit speziellen Ringen können zum Anlehn und Anschließen von Fahrrädern genutzt werden.

Bereits bei der Planung einer solchen Abstellanlage ist zu berücksichtigen, dass sie genutzt werden kann, ohne dass andere Nutzungen dabei behindert werden (z. B. wenn dadurch Gehwege eingengt werden oder angrenzende Pkw-Parkstände nicht mehr genutzt werden können).

Anlagen in Herford:

Es gibt keine Anlagen dieser Art im Untersuchungsgebiet. Die Pflanzbeetabgrenzung im Bild links oben wurde vermutlich nicht mit der Absicht einer Doppelfunktion geplant, da der Holm deutlich niedriger als 80 cm liegt (das Fahrrad musste deshalb schräg angelehnt werden).

Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit



Vorderradhalter mit Anlehnbügel neben der Markthalle (Anlage Nr. 17)



Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit vor dem Eingang der Volkshochschule (Anlage Nr. 30). Meist werden an diesen Kombi-Anlagen nur die Bügel benutzt. Die Vorderradklemmen finden keinen großen Anklang: Nicht selten bleiben sie – wie hier auf dem Foto – leer.



Die Anlage Nr. 16 vor der Markthalle wird in diesem Fall wie eine klassische Anlehnhalter-Anlage genutzt – die Vorderradhalter bleiben dabei ohne Verwendung.

Gebrauch:

Bei diesem Typ handelt es sich um eine Kombination aus Anlehn- und Vorderradhaltern. Wie bei reinen Vorderradhaltern wird das Fahrrad in eine Klemme eingeschoben. Damit es nicht umkippt (oder mutwillig umgekippt werden kann), wird es zusätzlich noch an einen quer stehenden Anlehnhalter angelehnt. Das Fahrradschloss kann wahlweise am Bügel oder an der Vorderradhalterung befestigt werden.

Besonderheiten:

- der Fahrradrahmen kann am Anlehnbügel angeschlossen werden, hoher Diebstahlschutz
- guter Schutz gegen Umkippen
- durch die Vorderradhalterung wird die Kippsicherheit zusätzlich erhöht
- relativ hoher (Kosten)Aufwand
- relativ raumbeanspruchend

Alle vorgenannten Vorteile dieses Kombisystems sind vorrangig dem Anlehnhalter zuzuschreiben. Der Mehrwert der Vorderradhalter ist gering, deshalb sind sie nicht unbedingt erforderlich. Wie im Bild links Mitte ersichtlich, wird dies auch von vielen Nutzern so gesehen: Keines der vier dort abgestellten Räder wurde in die Vorderradklemmen eingeschoben.

Anlagen in Herford:

7 Anlagen mit insgesamt 96 Plätzen gibt es in Herford von diesem Typ.

Anlehnhalter mit angeformter Vorderradklemme



Anlehnhalter mit angeformter Vorderradklemme am Fürstenauplatz (Anlage Nr. 12)



Anlehnhalter mit angeformter Vorderradklemme bei der Volkshochschule (Anlage Nr. 29)



Dass man auf den Fahrrad-Halterungen dieses Anlagentyps auch sitzen kann, trifft sich gut – vor allem in der Rennstraße (Anlage Nr. 34), wo ansonsten keine Sitzgelegenheiten für wartende Busfahrgäste zur Verfügung stehen.

Gebrauch:

Die Anlehnhalter mit angeformter Vorderradklemme sind ein Kombisystem aus Anlehn- und Vorderadhaltern. Das Vorderrad wird in die Vorderradhalterung eingeschoben und das Fahrrad an den Holm der Anlage angelehnt.

Besonderheiten:

- der Fahrradrahmen kann angeschlossen werden, damit hohe Diebstahlsicherheit
- guter Schutz gegen Umkippen
- durch die Vorderradhalterung wird das Fahrrad zusätzlich stabilisiert
- relativ hohe Herstellungskosten
- relativ raumbeanspruchend

Anlagen in Herford:

Über die Innenstadt verteilt gibt es 6 Standorte dieses Typs; insgesamt sind sie mit 76 Abstellplätzen bestückt und verfügen alle über einen eigenen Witterungsschutz (dasselbe Fabrikat wird in Herford auch für die Fahrgastunterstände an Bushaltestellen verwendet).

Durch ihre Überdachungen wirken diese Anlagen besonders raumbeanspruchend und straßenraumdominierend.

Fahrradstation



Eingang der Fahrradstation am Bahnhof (Anlage Nr. 1)

	Herford Bielefeld, Münster, Paderborn, Rheda- Wieden- brück	Minden, Bad Oeynhau- sen	Soest	Dortmund
pro Tag	0,70 €	0,75 €	1,00 €	0,50 €
pro Monat	7,00 €	7,50 €	7,00 €	5,00 €
pro Jahr	70,00 €	75,00 €	70,00 €	-

Parkgebühren für verschiedene Fahrradstationen in Westfalen (jeweils günstigster Preis), Stand Juni 2016

Gebrauch:

Eine Fahrradstation (Markenname »Radstation«) bietet (teilweise) bewachtes und überdachtes Fahrradparken. Häufig ist dort auch das Ausleihen von (Elektro-) Fahrrädern möglich und es ist eine kleine Werkstatt integriert, die einfache Reparaturen durchführen kann (Plattfuß, Licht). Diese Angebote findet man auch bei der Fahrradstation in Herford.

Besonderheiten:

- Das Rad kann in hohem Maße vandalismus-, diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden. Fahrradstationen sind deshalb besonders für hochwertige, teure Fahrräder geeignet, zu denen auch die immer mehr aufkommenden Elektrofahräder gehören (sog. *Pedelecs* oder *E-Bikes*).
- Für Fahrradstationen ist in aller Regel ein Einstellentgelt zu bezahlen. Die Preise in Herford sind mit anderen Anlagen in der Region vergleichbar (siehe Tabelle links).

Anlagen in Herford:

Wie in vielen Städten vergleichbarer Größenordnung gibt es auch in Herford eine Fahrradstation. Sie befindet sich am Bahnhof und kann maximal 360 Fahrräder beherbergen. Ein Auflademöglichkeit für Elektrofahräder gibt es (nach Auskunft des Betreibers aufgrund mangelnder Nachfrage) zurzeit noch nicht.

3.4 Bewertung des Bestands

In der Herforder Innenstadt findet man ein in weiten Teilen dichtes Netz an Abstellanlagen vor. Bei der Bestandserhebung wurden die folgenden Merkmale erfasst:

- Anlagentyp (wie zuvor in Kapitel 3.3 beschrieben)
- Anzahl der Bügel bzw. Ständer (bauliche Einheiten)
- Parkstandsabmessungen (Abstände der Bügel bzw. Ständer)
- Anzahl der Stellplätze (die *praktische Kapazität*, also die in der Praxis tatsächlich nutzbaren Stellplätze je Anlage)
- Witterungsschutz (durch eine eigene Überdachung oder durch den Schutz eines Gebäudes)

Eine Übersicht über die im Untersuchungsgebiet erfassten Abstellanlagen mit ihrer laufenden Nummerierung ist in [Anhang 1](#) zu finden. Die Anlagen-Nummern, auf die im Text – etwa bei Fotounterschriften – stets Bezug genommen wird, entsprechen denen in dieser Grafik.

Im [Anhang 2](#) sind die Merkmale *Anlagentyp* und *Kapazität* für jede Abstellanlage angegeben. Jedem Anlagentyp wurde dabei eine bestimmte Kreisfarbe zugeordnet. Die Kreisgröße und die Zahl entsprechen der praktischen Kapazität; diese sagt aus, wie viele Fahrräder in der jeweiligen Anlage geparkt werden können. Darüber, ob eine Anlage überdacht ist, informiert ein Dachsymbol in diesem Anhang.

Die *Parkstandsabmessungen* sind für das Fahrradparken ein relevantes Komfortkriterium, welches im Extremfall, bei zu engen Abständen, auch die praktische Nutzbarkeit einschränken kann (ähnlich wie beim Autoparken, wenn eine Parklücke zu schmal oder zu kurz ist, um das Auto noch darin einparken zu können). Um etwas über den Komfort der einzelnen Abstellanlagen aussagen zu können, wurden die Achsabstände mit erfasst und im [Anhang 3](#) dargestellt. Die Einstufung des Komfortgrads in dieser Abbildung gilt dabei für normale Fahrräder ohne Zubehör. Für besondere Situationen, wie z. B. das Auf- und Absitzen von Kindern von einem Kindersitz oder das Parken von Fahrrädern mit Fahrradanhängern, werden größere Abstände benötigt, die jedoch – aus Gründen der Übersichtlichkeit – in dieser Darstellung nicht wiedergegeben sind.

Wichtig: Es ist zu beachten, dass die Einstufungen in [Anhang 3](#) bei Doppelbelegung der Rahmenhalter bzw. bei Vollbelegung der Vorderradhalter gelten. Solange eine Anlage nicht dicht beparkt ist (wenn zum Beispiel nur jede zweite Abstellmöglichkeit genutzt wird), ist der Gebrauch auch der als *eng* oder *etwas beengt* eingestufteten Anlagen ohne wesentliche Abstriche bequem möglich.

Folglich kann aus dieser Grafik auch kein unmittelbarer Bedarf abgeleitet werden, dass eine Abstellanlage umgerüstet werden muss, nur weil sie nicht als *bequem* klassifiziert wurde. Entscheidende Faktoren bei der Anlagendimensionierung sind die Flächenverfügbarkeit und die Auslastung. Wenn eine enge Anlage also im Regelfall ohnehin nur zu höchstens 50 % belegt ist, ist sie in der Praxis auch immer komfortabel nutzbar, ein enger Achsabstand ist dann also gut zu vertreten. Wenn in seltenen Fällen die Auslastung dann doch einmal 50 % übersteigen sollte, führt dies zwar in diesem Fall zu Komforteinbußen, dafür kann aber die stärkere Nachfrage immer noch abgedeckt werden, ohne dass für solche sel-

tenen Ausnahmefälle – im Hinblick auf die knappe innenstädtische Flächenverfügbarkeit – unverhältnismäßig große Flächen für Fahrradstellplätze vorgehalten werden müssen.

Nach Lesart des **Anhangs 3** sind 16 Abstellanlagen als *bequem*, 20 Anlagen als *etwas beengt*, und ebenso 20 Anlagen als *eng* zu bezeichnen. Die Anlage Nr. 58 ist *sehr eng*, sodass eine Doppelbelegung der Anlehnhalter quasi nicht möglich ist, bei Einzelbelegung ist diese Anlage jedoch im grünen Bereich.

Wie aus den Anhängen zu erkennen, sind die Fahrradabstellanlagen nicht wahllos oder gleichmäßig im Untersuchungsgebiet verteilt, sondern befinden sich (richtigerweise) an den relevanten Zielpunkten des Radverkehrs. Die folgenden drei Merkmale konnten bei der Verteilung der Fahrradparkplätze festgestellt werden:

A. Dichte Abfolge von Abstellanlagen in Geschäftsstraßen

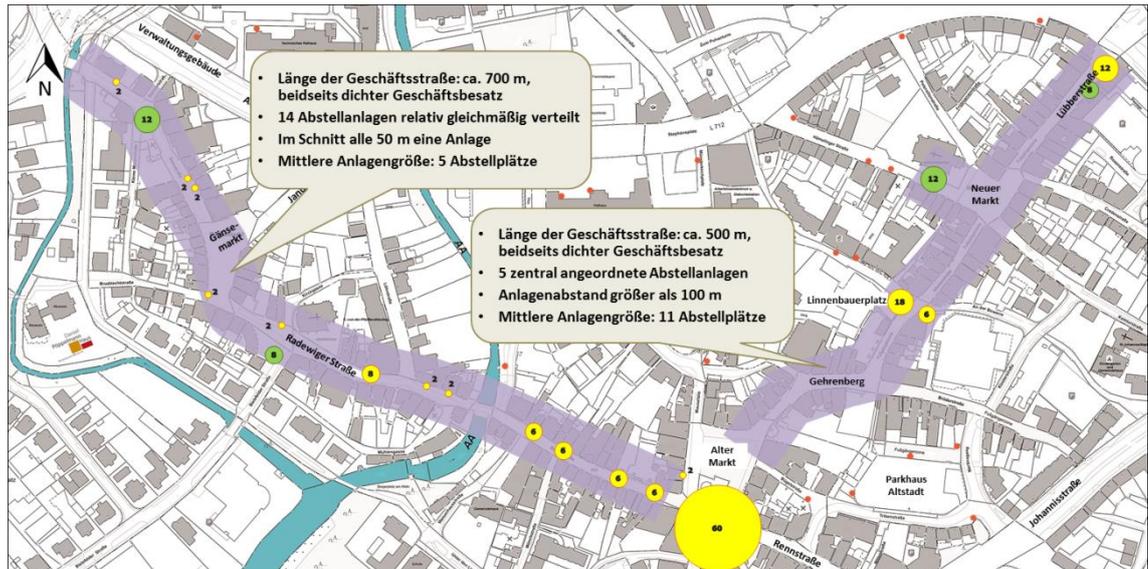
Um in Geschäftsstraßen mit einem dichten Besatz an Läden den allgemeinen Planungsgrundsatz zu erfüllen, dass die Fahrradabstellpunkte den Zielen nah und direkt zugeordnet sein sollen, sind Abstellanlagen in möglichst dichter Abfolge anzuordnen.

Besser geeignet als wenige große Anlagen im Zuge einer Geschäftsstraße ist eine dichte Kette an vielen, dafür aber durchaus auch kleineren Einzelanlagen. Der Abstand der Standorte sollte nicht mehr als 50 m betragen, die Anlagengröße – je nach Nachfrage – für 2 bis 6 Räder ausgerichtet sein.

Nach dem Besatz an Abstellanlagen sind in Herford zwei Straßenzüge mit Geschäftsstraßencharakteristik zu unterscheiden (siehe Abbildung auf der nächsten Seite):

Die rund 700 m lange Achse Steinstraße–Gänsemarkt–Radewiger Straße–Bäckerstraße–Alter Markt entspricht dem oben beschriebenen Grundsatz der »dichten Kette«: Im Schnitt alle 50 m befindet sich eine Abstellanlage – mobile Fahrradständer und sonstige Befestigungsmöglichkeiten nicht mitgerechnet. Die Anlagengröße liegt zwischen 2 und 12 Abstellplätzen, der Mittelwert bei 5 Plätzen je Anlage.

In Fortführung über den Alten Markt verläuft die Hauptgeschäftsstraße weiter auf der 500 m langen Achse Gehrenberg–Höckerstraße–Neuer Markt–Lübberstraße. Hier sieht die Situation fürs Fahrradparken anders aus: Anstatt linear und dicht verteilt, sind die Anlagen an wenigen zentralen Punkten angeordnet und im Schnitt auch größer dimensioniert. Abstellorte befinden sich an den Plätzen Alter Markt, Linnenbauerplatz und Neuer Markt sowie am Beginn der Fußgängerzone am Lübbertor. Der mittlere Abstand der Fahrradparkplätze beträgt damit rund 125 m – also fast das Dreifache als in dem vorigen Abschnitt. Dafür liegt die mittlere Anlagengröße (Alter Markt nicht mitgerechnet) bei 11 Abstellplätzen je Anlage; die Einzelanlagen sind also mehr als doppelt so groß dimensioniert, dafür gibt es weniger davon.



Geschäftsstraßen in der Herforder Fußgängerzone mit unterschiedlicher Charakteristik des Fahrradparkens

B. Größere Anlagen an den Zugangspunkten zur Fußgängerzone

Große zentrale Anlagen an den Zugangspunkten zur Fußgängerzone sind besonders wichtig bei Fußgängerbereichen, in denen das Fahrrad nur geschoben werden darf. Die Fußgängerzone in Herford darf jedoch größtenteils durch Radfahrer befahren werden (bis auf den kurzen Abschnitt Gehrenberg); daher sind hier zentrale Abstellanlagen an den Zugangspunkten nicht von extrem hoher Bedeutung.

Dennoch machen solche größeren Sammelanlagen auch in Herford Sinn, denn auch in Fußgängerzonen, die mit dem Rad befahrbar sind, stellt ein Teil der Radfahrer das Fahrrad lieber am Beginn der Fußgängerzone ab, um sich dann zu Fuß durch die Stadt zu bewegen. (Dies sind Personen, die mehrere, vielleicht weniger konkrete, Ziele haben oder die einfach durch die Stadt schlendern, ohne das Fahrrad im Schlepptau dabei haben zu wollen.) Ein anderer Teil der radfahrenden Innenstadtbesucher nimmt indes das Fahrrad lieber in die Fußgängerzone mit hinein (tendenziell sind dies Leute, die konkret einzelne Läden aufsuchen).

Für alle relevanten Zugangsrichtungen sind am Rande der Innenstadt/Fußgängerzone größere, meist überdachte Anlagen positioniert (z. B. die Anlage Nr. 12 in der Bielefelder Straße, die Nr. 34 in der Rennstraße, die Nr. 25 und 26 in der Lubberstraße, die Nr. 5 in der Steinstraße). Ohne Berücksichtigung der Belegungsgrade lässt sich zunächst feststellen, dass Herford in puncto »Abstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone« gut versorgt ist.

C. Größere Anlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs

Alle wichtigen Ziele des Radverkehrs sind mit Abstellanlagen ausgestattet:

- im Umfeld von Rathaus/Markthalle/Sparkasse stehen 7 Fahrradabstellanlagen mit insgesamt ca. 50 Plätzen zur Verfügung
- an der Volkshochschule befinden sich 2 Anlagen mit ca. 30 Fahrradparkplätzen

- am Linnenbauerplatz mit der Stadtbibliothek stehen 4 Anlagen mit insgesamt 50 Plätzen zur Auswahl
- auch Marta-Museum, Elsbach-Haus, Musikschule, Kino, Daniel-Pöppelmann-Haus, Technisches Rathaus, Verwaltungsgebäude »Auf der Freiheit 23«, Jugendzentrum, Amtsgericht usw. sind jeweils mit eigenen Anlagen versehen
- natürlich befinden sich auch rund um Bahnhof und ZOB an verschiedenen Stellen größere Anlagen

Gesamtbewertung Bestand

Das dichte Netz von Anlagen innerhalb der Fußgängerzone (A.) sowie größeren Anlagen an den Hauptzugängen zur Innenstadt (B.), ergänzt durch größere Anlagen an allen wichtigen Zielen (C.), ist die richtige Mischung für ein sinnvoll ausgelegtes Fahrradparkangebot.

Das Fazit einer ersten Bewertung – zunächst noch, ohne die Auslastung der Abstellanlagen, also die Nachfrage, mit ins Kalkül zu ziehen – ist positiv: Die Ausstattung des Untersuchungsgebiets mit Fahrradparkplätzen entspricht den allgemeinen Planungsgrundsätzen und ist prinzipiell richtig ausgelegt.

Einzig entlang der Achse Alter Markt–Neuer Markt–Lübbertor wäre eine dichtere Abfolge dezentraler, kleinerer Anlagen wünschenswert, um dem Anspruch zu genügen, dass das Fahrrad möglichst nahe am jeweiligen Ziel geparkt werden können soll.

Als besonders positives Beispiel ist die 2015 neu gestaltete Bäckerstraße hervorzuheben. Vier städtebaulich ansprechend integrierte Abstellanlagen wurden im Zuge des Umbaus hergestellt. Aus verkehrlich-funktionaler Sicht bleiben keine Wünsche offen: So präsentieren sich die Abstellplätze zentral im Straßenraum (nicht an den Rand gedrängt) und in einer dichten Abfolge von gerade einmal 30 bis 50 Metern. Jede Anlage besteht aus drei Rahmenbügeln mit einem raumökonomischen, aber immer noch komfortablen Bügelabstand von 100 cm.



Vorbildliche Gestaltung der Abstellanlagen in der Bäckerstraße (hier die Anlage Nr. 47)

Trotz ihrer prominenten Platzierung wirken die Anlehnhalter in der Bäckerstraße durch ihre filigrane Form und dezente Farbgebung angenehm zurückhaltend und drängen sich dem Betrachter des Straßenbildes – anders als manche sonst in Herford gebräuchlichen, teilweise wuchtigen und/oder farblich überbetonten Modelle nicht auf (z. B. magentafarbene Gestelle rund um die Markthalle). Im Hinblick auf das Fahrradparken kann die Gestaltung der Bäckerstraße getrost als Blaupause für künftige Straßenraum- und Platzumgestaltungen in der Herforder Innenstadt herangezogen werden.



Abstellanlage Nr. 46 in der Bäckerstraße – außerhalb der Geh- und Fahrflächen sind die drei Anlehnhalter im 1,80 m breiten Funktionsstreifen untergebracht, der neben Bäumen auch Abfallbehälter, Bänke oder Spielgeräte aufnimmt.

4. AUSLASTUNG DER FAHRRADABSTELLANLAGEN

4.1 Erhebungstage

Um einen Eindruck zu erhalten, wie gut (oder wie schlecht) das Untersuchungsgebiet mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet ist, wurden an vier Terminen die abgestellten Fahrräder gezählt und die Auslastungen der einzelnen Abstellanlagen ermittelt.

Konkret wurde an diesen Tagen gezählt:

Nr.	Erhebungstag	Uhrzeit	Wetter	Anmerkungen
1	Donnerstag, den 21. April 2016	13–16 Uhr	sonnig, 16 °C	
2	Freitag, den 3. Juni 2016	11–14 Uhr	sonnig, 25 °C	<ul style="list-style-type: none"> • Hoeker-Fest • Anlage 10 wg. Trödel nicht zugänglich • Anlage 18 wg. Festaufbauten nicht zugänglich
3	Donnerstag, den 7. Juli 2016	10–12 Uhr	sonnig, 19 °C	<ul style="list-style-type: none"> • Wochenmarkt • Bauarbeiten Lübberstraße (Anlagen 25 und 26 demontiert) • Anlage 10 wg. Trödel nicht zugänglich
4	Donnerstag, den 25. August 2016	14–16 Uhr	sonnig, 31 °C	<ul style="list-style-type: none"> • Bauarbeiten Lübberstraße (Anlagen 25 und 26 demontiert) • Anlage 10 wg. Trödel nicht zugänglich

Vier Erhebungsrunden wurden für diese Untersuchung durchgeführt.

Grundsätzlich, so die FGSV-Hinweise zum Fahrradparken, soll bei trockenem Wetter in den Monaten Mai bis Oktober erhoben werden, wobei die Sommerferien (Schulferien) auszuklammern sind. Die vier Erhebungsrunden liegen über den empfohlenen Zeitraum verteilt, während der Sommerferien (11.07. – 23.08.2016) fand jedoch keine Erhebung statt. An allen Erhebungstagen herrschte trockenes und sonniges, sprich ideales »Fahrradwetter«, sodass tendenziell davon auszugehen ist, dass die relevante Hauptnachfrage des Fahrradparkens erfasst wurde.

Je nach Nutzung empfehlen die FGSV verschiedene Zählzeiträume. Im Untersuchungsgebiet sind im Wesentlichen zwei Nutzungen von Belang: der *Einzelhandel* (also sämtliche Geschäfte in der Innenstadt) und *Bike + Ride* (also das Abstellen von Fahrrädern in Verbindung mit Bahn- und Busfahrten), dies natürlich in erster Linie im Umfeld von Bahnhof/ZOB, aber auch eventuell am Alten Markt. Wie die nachstehende Übersicht zeigt, waren die vier Erhebungsrundgänge so gelegt, dass die empfohlenen Zählzeiträume möglichst gut abgedeckt werden konnten.

NUTZUNG	MONTAG		DIENSTAG		MITTWOCH		DONNERSTAG		FREITAG		SAMSTAG		SONNTAG	
	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.
Einzelhandel														
Bike + Ride														
Erhebungsrunde							3	1	4	2				

Gelb gefüllte Kästchen: Je nach Nutzungsart werden unterschiedliche Zählzeiträume empfohlen; die vier Erhebungsrunden Nr. 1 bis 4 passen gut zu den empfohlenen Zeiträumen.

Die Erhebungsrunde 3 fand während des Wochenmarktes statt, da zu Marktzeiten nach allgemeiner Erfahrung verstärkt mit radfahrenden Besuchern der Innenstädte zu rechnen

ist – und dies nicht nur im direkten Umfeld der Marktstände, sondern wegen des *Verbundeffektes* (Wochenmarktbesucher erledigen andere Einkäufe noch mit) im gesamten Innenstadtbereich.

4.2 Randbedingungen bei der Erfassung

Es wurden alle in den Abstellanlagen geparkten Fahrräder gezählt. Klammert man die Fahrradstation bei der Gesamtsumme aus, so stehen im gesamten Untersuchungsgebiet Abstellmöglichkeiten (öffentlich zugänglich und ortsfest) für 655 Fahrräder zur Verfügung. (Mit den 360 Plätzen in der Fahrradstation sind es somit ziemlich genau 1.000 Stellplätze.)

Anlehnhalter wurden – unabhängig vom Bügelabstand (vgl. [Anhang 3](#)) – stets als Abstellmöglichkeit für zwei Fahrräder je Bügel gewertet (also jeweils ein Fahrrad links und eines rechts des Bügels), da auch eng gesetzte Bügel in der Praxis immer doppelt belegt waren, sofern an der Stelle ein hoher Parkdruck herrschte.

Die Anlage Nr. 41 (Bahnhof) mit 75 bzw. 85 cm Bügelabstand, aber auch die Anlage Nr. 31 (Alter Markt) mit 80 bzw. 90 cm Bügelabstand sind Beispiele für Anlagen, die trotz enger Abstände aufgrund der hohen Nachfrage sehr häufig in Doppelaufstellung belegt waren (also zwei Fahrräder teilen sich einen Bügel).

Das nachfolgende Foto zeigt die Abstellanlage Nr. 57 gegenüber vom Bahnhof. Sie weist einen Bügelabstand von ca. 90 cm auf. Bei diesem Maß ist das doppelseitige Fahrradparken zwar etwas beengt, aber bei normalen Rädern im Grunde ohne größere Abstriche möglich. Gleichwohl empfiehlt das FGSV-Regelwerk, wie bereits in Kapitel 2.3 kurz angerissen, aus Komfortgründen einen Bügelabstand von 150 cm (bzw. von mindestens 100 cm). Hinter dem Komfortmaß von 150 cm steckt der Anspruch, dass beim Ein- und Ausparken auch das Hantieren mit Gepäck (z. B. Einkaufstaschen) und das Auf-/Absitzen von Kindern möglich sein soll; leider sind in innerstädtisch verdichteten Lagen aus Platzgründen solche Anlagen oft nicht möglich.



Für eine komfortable Doppelaufstellung werden laut einschlägigem Regelwerk 100 cm, besser 150 cm empfohlen. Mit kleineren Abstrichen beim Komfort (geringerer Bewegungsspielraum) ist eine Doppelaufstellung aber auch schon bei engeren Bügelabständen möglich (hier im Bild die Anlage Nr. 57 mit 90 cm Bügelabstand).

Ansammlungen von mehreren »wild« abgestellten Fahrrädern wurden bei den Erhebungen ebenfalls notiert, da sie auf eine hohe Nachfrage bei gleichzeitig fehlendem Stellplatzangebot hindeuten können. Einzelne »wild« parkende Räder wurden jedoch vernachlässigt, da sich hieraus in der Regel keine maßgebliche verkehrsplanerische Aussage zum Bedarf ableiten lässt.

Der Ausdruck »wild« wird in diesem Gutachten benutzt, wenn keine »offizielle« Fahrradabstellanlage – ganz gleich ob fest installiert oder mobil, öffentlich oder privat – zum Abstellen eines Fahrrads verwendet wurde. Ein wild parkendes Fahrrad kann folglich durchaus ordentlich und nicht störend abgestellt sein.



Beispiele für »wild«, aber dennoch ordentlich und nicht störend abgestellte Fahrräder. Linkes Bild: Neben zwei Blumenkübeln am Gänsemarkt wurden diese beiden Räder abseits der Geh- und Fahrflächen geparkt. Mittleres Bild: Dieses Fahrrad wurde an einem Schilderpfosten in einer Grünfläche an der Berliner Straße befestigt, der Gehweg wird durch das parkende Rad nicht eingeengt. Rechtes Bild: Ein Baumschutzbügel dient als Halterung für ein Fahrrad in der Brudtlachtstraße.



»Wildparken gezwungenermaßen« – die Abstellanlage Nr. 10 (im Foto hinter den zwei Holz-Klappstühlen) war an allen Erhebungsterminen durch Trödel zugestellt. Diese Radfahrerin hat ihr Fahrrad einfach daneben hingestellt.

4.3 Auslastungen nach Bereichen (großräumige Betrachtung)

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet waren je nach Erhebungstag zwischen einem Drittel und etwas mehr als die Hälfte der praktisch verfügbaren Abstellplätze belegt; die konkreten Werte zeigt die nachfolgende Tabelle:

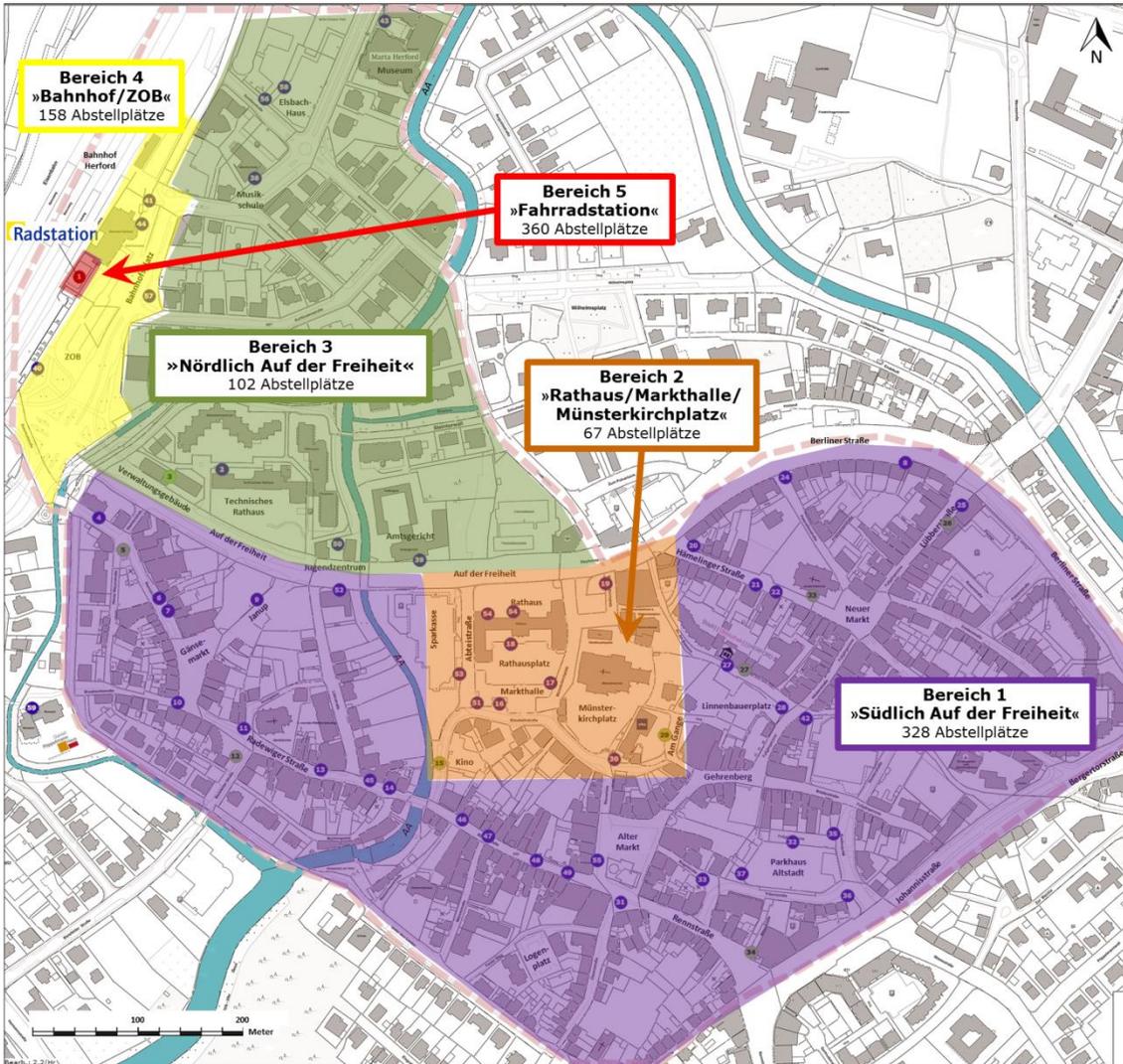
Nr.	Erhebungstag	Uhrzeit	Abgestellte Fahrräder	Gesamtauslastung (655 Räder = 100 %)
1	Donnerstag, den 21. April 2016	13–16 Uhr	241	37 %
2	Freitag, den 3. Juni 2016	11–14 Uhr	283	43 %
3	Donnerstag, den 7. Juli 2016	10–12 Uhr	364	56 %
4	Donnerstag, den 25. August 2016	14–16 Uhr	268	41 %

Gesamtauslastungen im Untersuchungsgebiet (ohne die Fahrradstation!)

Bei dieser ersten, großräumigen Betrachtung auf Ebene des gesamten Untersuchungsgebiets fallen naturgemäß keine Schwachstellen ins Auge. Um ein genaueres Bild zu erhalten, wurde das Untersuchungsgebiet im nächsten Schritt in fünf funktional unterschiedliche Bereiche aufgeteilt:

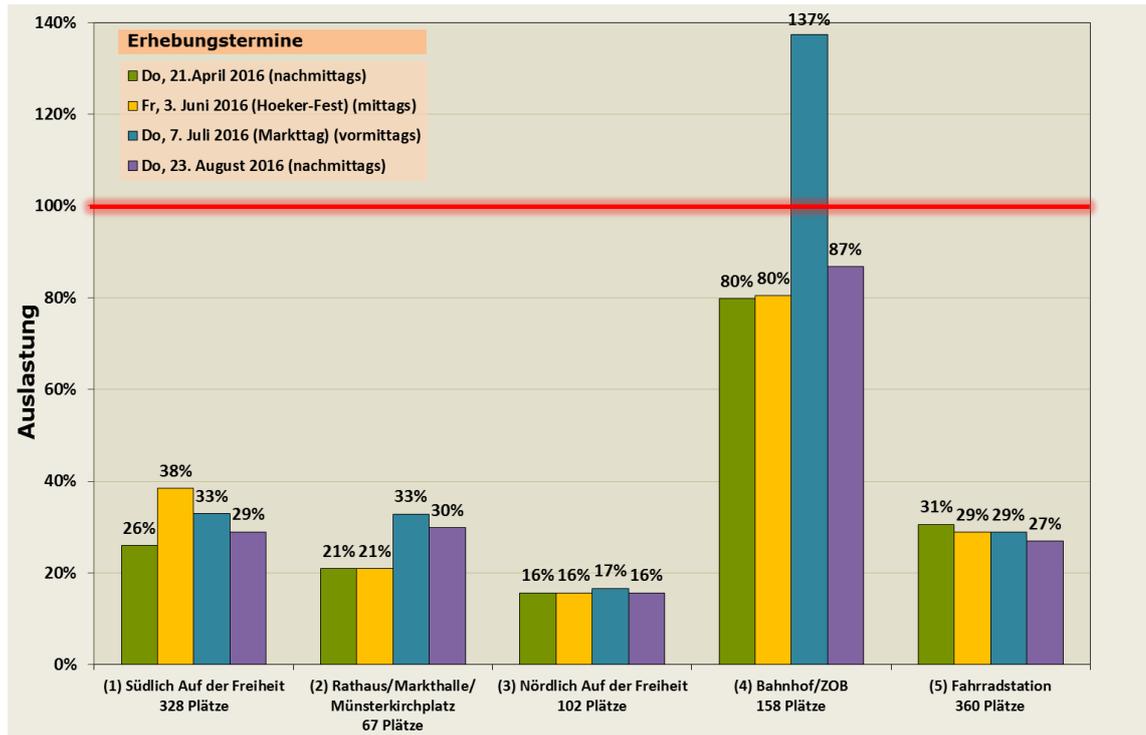
1. **Südlich Auf der Freiheit:** Dieser Bereich ist stark vom Einkaufsverkehr dominiert, wenngleich überlagert durch verschiedene andere Aktivitäten.
2. **Rathaus/Markthalle/Münsterkirchplatz:** Der Bereich 2 umfasst die Anlagen rund um Rathaus (Behördengänge) und Markthalle, Kino und die Volkshochschule. Einkaufsverkehr spielt hier vor allem an Markttagen («Wochenmarkt») eine größere Rolle.
3. **Nördlich Auf der Freiheit (ohne Bahnhof/ZOB):** Im Bereich rund um Elsbach-Haus, Musikschule, Marta-Museum und den öffentlichen Gebäuden an der Straße Auf der Freiheit spielt der Einkaufsverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Dort besteht ein Mix aus stark verschiedenartigen Verkehrszwecken.
4. **Bahnhof/ZOB:** Ein weiterer räumlicher Bereich wurde aus den Abstellplätzen rund um Bahnhof und ZOB gebildet. Diese Stellplätze dürfen mit der kostenpflichtigen Fahrradstation nicht in einen Topf geworfen werden, da nicht jeder Radfahrer bereit ist, für das Abstellen des Fahrrades zu bezahlen.
5. **Fahrradstation am Bahnhof:** Die Fahrradstation als gebührenpflichtige Abstellmöglichkeit wird gesondert betrachtet.

Der räumliche Zuschnitt dieser fünf Bereiche ist dieser Übersichtskarte zu entnehmen:



Fünf Bereiche, in die das Untersuchungsgebiet zur genaueren Auswertung unterteilt wurde.

In der nachfolgenden Grafik sind die Auslastungen für diese fünf Bereiche zusammengetragen; sie fallen je nach Bereich sehr unterschiedlich aus:



Auslastungen im Untersuchungsgebiet, unterteilt nach den fünf Bereichen

- Südlich Auf der Freiheit:** Die Auslastung der Abstellanlagen bewegte sich in einem engen Rahmen. Etwa ein Drittel (32 %) aller verfügbaren Abstellplätze wurde durchschnittlich genutzt. Am Erhebungstag während des Hoeker-Festes lag die Auslastung mit 38 % am höchsten, während des Wochenmarktes, dem 7. Juli, entsprach die Auslastung (33 %) etwa dem Durchschnitt.
- Rathaus/Markthalle/Münsterkirchplatz:** Im Bereich 2 war in einer »normalen« Situation ein Fünftel aller angebotenen Plätze belegt. Während des Wochenmarktes, der genau in diesem Bereich stattfindet, lag die Auslastung erwartungsgemäß am höchsten (33 %).
- Nördlich Auf der Freiheit:** Nur 16–17 % der vorhandenen Abstellmöglichkeiten waren während der Erhebungen in Gebrauch. Die Auslastungsgrade während der Erhebungen sind als mäßig zu bezeichnen, es ist aber gut möglich, dass zu Tageszeiten, an denen nicht erhoben wurde – z. B. während Abendveranstaltungen in der Musikschule oder im Jugendzentrum, oder bei besonderen Veranstaltungen im Museum – eine Vollauslastung der jeweils zugeordneten Anlage erreicht wird.
- Bahnhof/ZOB:** Die Auslastung der kostenlosen Fahrradstellplätze ist teilweise enorm. Besonders die Anlagen Nr. 41, 44 und 57 waren stets sehr gut ausgelastet bzw. teils überlastet. Lediglich die Anlage Nr. 40 wies in diesem Bereich noch einige Kapazitätsreserven auf. Am Spitzentag im Juli wurde eine Auslastung von 137 % ermittelt. Dabei berücksichtigt wurden sämtliche im unmittelbaren Umfeld der Anlagen abgestellten Räder. Auch die direkt an den Anlagen wild abgestellten Fahrräder wurden hinzugerechnet (aus diesem Grund konnte ein Auslastungsgrad von über 100 % ermittelt werden). Wild parkende Fahrräder, die mehr als ca. 5-10 Meter von einer Abstellanlage entfernt abgestellt waren, wurden aber nicht mehr der Anlage zugeschlagen (hierzu gehörten z. B. circa 10 Räder die auf der ZOB-Insel ab-

gestellt waren, aber auch circa 20 weitere, an Pfosten oder anderswo befestigte Räder). Insgesamt parkten am 7. Juli im Bereich Bahnhof/ZOB etwa 250 Fahrräder – bei 158 kostenlos verfügbaren Stellplätzen also eine Überbelegung von 100 Rädern.

5. **Fahrradstation:** Am 7. Juli, dem Tag mit der Überbelegung im Bereich 4 (Bahnhof/ZOB), war die Fahrradstation nur zu 29 % belegt und hätte folglich noch gut 250 Fahrräder aufnehmen können; das entspricht mehr als dem Doppelten der an diesem Tage wild abgestellten Fahrräder, die keinen festen Abstellplatz mehr abbekommen haben. Hieraus wird ersichtlich, dass die Fahrradstation als Entlastungsventil für einen überhohen Parkdruck im Bereich 4 nicht unbedingt geeignet ist, denn sonst wäre sie an diesem Tag mit der sehr starken Parkraumnachfrage stärker gefüllt gewesen, als sie es tatsächlich war. Der naheliegende Grund, weshalb das bewachte Fahrradparkhaus von den Parkenden nicht als Ausweichstellplatz in Anspruch genommen wird, sind wohl die Parkgebühren.

Zwischenfazit nach der bereichsweisen Betrachtung

Die bereichsweise Betrachtung brachte vor allem einen Bereich als problematisch zutage: Den Bereich 4 um Bahnhof/ZOB, bei dem sogar die schwächste Auslastung von 80 % immer noch weit über den Auslastungen sämtlicher anderer Bereiche lag. Am Spitzentag kam es mit 137 % sogar zu einer erheblichen Überlastung der vorhandenen Anlagen, im weiteren Umfeld wild parkende Fahrräder noch gar nicht hinzugerechnet.

Durch Verallgemeinerung der Erhebungsergebnisse liegt folgender Schluss nahe: Am Bahnhof/ZOB besteht an manchen Tagen eine so hohe Nachfrage nach kostenlosen Stellplätzen, dass sie von dem derzeit vorhandenen Angebot nicht mehr abgedeckt werden kann. Die Bereitschaft, das Fahrrad bei Überlastung der Gratis-Stellplätze in der Fahrradstation zu parken, ist offenkundig nicht bzw. nur bei wenigen Radfahrern vorhanden. Wahrscheinlicher Grund ist die Gebührenpflicht; es ist aber auch denkbar, dass das Angebot der Fahrradstation manchem Parker gar nicht bekannt ist. Eine Möglichkeit könnte darin bestehen, die Fahrradstation konkret an den im Bahnhofsbereich geparkten Rädern zu bewerben, zum Beispiel mit »Türhängern«, wie sie für Hotelzimmer gebräuchlich sind. Diese könnten an die Fahrradlenker gehängt werden.

In den anderen vier Bereichen waren die Auslastungen unauffällig.

Nach dieser bereichsweisen Vorbetrachtung wird im nächsten Schritt auf die Ebene der einzelnen Abstellanlagen herangezogen, von denen es im Untersuchungsgebiet knapp 60 Stück gibt.

4.4 Auslastungen einzelner Abstellanlagen (Vorbemerkungen)

Auslastungen der Abstellanlagen – Einzelne Erhebungstermine

Wie stark die Fahrradparkstände an den vier Erhebungsterminen im Einzelnen ausgelastet waren, ist den **Anhängen 4 bis 7** zu entnehmen. Für jeden der vier Erhebungsrundgänge sind die Ergebnisse in einem eigenen Anhang dargestellt.

Die prozentualen Auslastungen sind an den *Kreisfarben* erkennbar. Die *Kreisgröße* spiegelt hingegen die Kapazität – nicht die Auslastungen! – wider. Die Zahlen in oder an den Kreisen stehen für die jeweils abgestellten Fahrräder (bzw. bei Zahlen in Rot: für die verfügbaren Plätze).

Auslastungen der Abstellanlagen – Durchschnitt aller Erhebungstage

Eine Zusammenfassung der vier Erhebungstage ist im **Anhang 8** zu sehen.

Auch in dieser Abbildung stehen die *Kreisfarben* für die Auslastungen, nur nach einer anderen Farbcodierung: Anlagen, an denen bei keinem einzigen der vier Rundgänge ein Fahrrad abgestellt war, sind mit einem kleinen blauen Kreis (und der Zahl 0) markiert. Anlagen, die im Mittel unter bzw. bis maximal 50 % belegt waren, sind mit grünem Kreis dargestellt; Anlagen mit einer Belegung von durchschnittlich mehr als 50 % sind mit orangenem Kreis gekennzeichnet. Sofern eine Abstellanlage an mindestens einem Tag komplett ausgelastet oder sogar überlastet war, erfolgt die Kreisdarstellung in Rot.

Die *Kreisgrößen* entsprechen in diesem Anhang den tatsächlich geparkten Fahrrädern (also nicht, wie in den Anhängen 4–7, der Anlagenkapazität!), so auch die Zahlenwerte in oder an den Kreisen.

Freie Kapazitäten

Im **Anhang 9** wird eine Aussage darüber getroffen, wie viele Stellplatzreserven im Untersuchungsgebiet noch vorhanden sind. Damit diese Aussage belastbar ist, wurde eine »Worst Case«-Betrachtung gemacht. Bei dieser Art von Betrachtung handelt es sich um einen Ansatz auf der sicheren Seite, bei dem ein besonders ungünstiger Fall angenommen wird.

In diesem Fall wurde eine Nachfrage zugrunde gelegt, die so bei den Erhebungen in der Realität nicht angetroffen wurde. Hierzu wurde für jede einzelne Abstellanlage die stärkste Belegung angesetzt, die überhaupt während einem der vier Erhebungstage beobachtet wurde. Wenn bei dieser Maximalbelegung in einer Abstellanlage immer noch freie Stellplätze verfügbar waren, wurde die Anzahl freier Plätze in den Anhang eingetragen; diese Anzahl ist durch die *Kreisgröße* dargestellt (je größer der Kreis, desto mehr freie Plätze).

Die *Kreisfarben* in der Grafik stehen für den Tag, an dem die jeweilige Spitzenbelegung an jeder einzelnen Abstellanlage gemessen wurde. Wie an den Farben gut zu erkennen ist, wurden an jedem der vier Tage Maximalbelegungen erfasst. An dem Erhebungstag im April wurde an 7 Abstellanlagen die Höchstbelegung gemessen, an dem Junitag an 9 Anlagen und während des Wochenmarkts im Juli an 15 Anlagen; bei der August-Erhebung hatten 9 Anlagen ihre Maximalauslastung. 20 Anlagen hatten ihre Höchstauslastung an mehreren

Erhebungstagen zugleich. Wie an dieser stark durchmischten Verteilung gut zu erkennen ist, handelt es sich in der Tat um eine »Worst Case«-Betrachtung.

Zusammenfassung

Während die [Anhänge 4 bis 7](#) die Auslastungen während der einzelnen Erhebungsrundgänge – letztlich also Momentaufnahmen – aufzeigen, enthält der [Anhang 8](#) eine gemittelte Zusammenfassung dieser Einzelwerte; dadurch steckt in dieser Darstellung die bessere Aussagekraft.

Auch im [Anhang 9](#) ist eine zusammenfassende Darstellung über alle Erhebungstage zu sehen. Die Aussagen »An welcher Stelle kann man mit größerer Wahrscheinlichkeit noch freie Stellplätze vorfinden?« bzw. »Wo könnten Stellplätze knapp werden?« können aus diesem Anhang herausgelesen werden.

Die Schlussfolgerungen und Kernaussagen, die sich aus den Anhängen 4 bis 9 ableiten lassen, sind in den nächsten Kapiteln näher beschrieben und im [Anhang 10](#) räumlich zusammengefasst.

4.5 Auslastungen im Bereich »Rund um den Alten Markt«

Der im [Anhang 10](#) kenntlich gemachte Bereich »Alter Markt/Bäckerstraße/Rennstraße« ist – nach dem Bereich Bahnhof/ZOB – ein Schwerpunkt des Fahrradparkens in der Innenstadt.

Vereinfachend könnte man sagen: Je näher man dem Alten Markt kommt, umso höher ist die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen. Insbesondere die Parkzahlen an der großen Sammelanlage am Alten Markt (Nr. 31) lagen mit durchschnittlich 25,3 (von insgesamt 60 Plätzen) sehr hoch. Auch die den Alten Markt umgebenden Anlagen in Bäckerstraße, Renn- und Tribenstraße sowie am Ende der Mausefalle waren stets gut belegt. Die vier jeweils ca. 50 m voneinander entfernten Einzelanlagen in der Bäckerstraße (Nr. 46–49) werden gut angenommen; ihre Auslastung nimmt vom Alten Markt zur Aa hin ab.

Trotz der vielen parkenden Fahrräder im Umfeld des Alten Markts kann daraus kein Handlungsbedarf abgeleitet werden, denn in den vorhandenen Anlagen waren stets noch genügend Parkkapazitäten frei – z. B. am Alten Markt (Anlage Nr. 31 mit 28 freien Plätzen), in der Rennstraße (Anlage Nr. 34 mit 5 freien Plätze) und in der Tribenstraße (Anlage Nr. 33: 3 freie Plätze; Anlage Nr. 37: 6 freie Plätze), vor allem aber auch an der Volkshochschule (Anlage Nr. 29 mit 16 freien Plätze). Lediglich in der Bäckerstraße müsste stellenweise mit Stellplatzknappheit gerechnet werden. Die genannte Anzahl der freien Plätze basiert jeweils auf der »Worst Case«-Betrachtung im [Anhang 9](#).

Auch der Belegungsgrad des gesamten Bereichs – im Mittel bei 47 %, am Spitzentag bei 53 % – zeigt, dass selbst in diesem sehr zentralen Bereich mit hoher Nachfrage stets genügend freie Abstellplätze zur Verfügung standen. Eine Notwendigkeit zur Aufdimensionierung der Abstellmöglichkeiten besteht also nicht.

4.6 Auslastungen im Bereich Bahnhofplatz

Die Anlagen rund um den Bahnhofplatz waren stark unterschiedlich belegt: Die unmittelbar am Bahnhofsgebäude platzierten Anlagen Nr. 41 und 44 waren bei den Erhebungen quasi immer voll ausgelastet, teilweise wurden Fahrräder, wahrscheinlich, nachdem es keine freien Plätze mehr gab, auch noch direkt daneben gestellt (z. B. an Beleuchtungsmasten angebunden). Die mittlere Auslastung der Anlage Nr. 41 lag bei 97 %, die der Anlage Nr. 44 bei 128 %.

Dagegen war die Anlage Nr. 40 (südlich des Bahnhofs vor den Gebäuden zwischen Unterführung und ZOB) mit durchschnittlich 11,7 belegten von insgesamt 34 Plätzen vergleichsweise schwach ausgelastet (34 %).

Auffälligerweise war hingegen die Anlage Nr. 57 auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes, an der Ecke zur Kurfürstenstraße, ebenfalls sehr stark ausgelastet (im Mittel bei 112 %), obwohl von dort aus noch die Straße (an der signalisierten Fußgängerfurt) überquert werden muss.

Die Fahrradstation war im Mittel mit 29 % ausgelastet (104 belegte von 360 Plätzen). Sie kann trotz der folglich über 250 freien Stellplätze nicht als adäquate Ausweichanlage für den Bereich Bahnhof/ZOB gewertet werden, da die zu zahlenden Nutzungsgebühren ein Zugangshemmnis für viele Radfahrer darstellen, wie die Erhebungsergebnisse belegen.



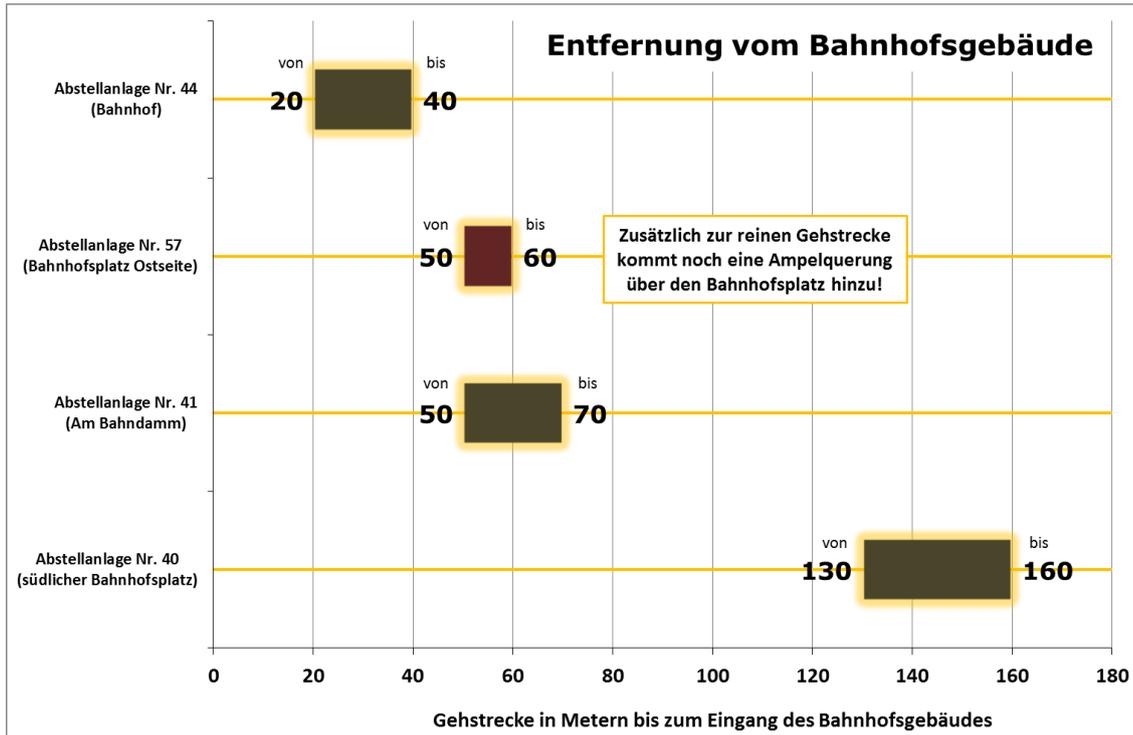
Fahrradparken am Bahnhofplatz: In der Anlage Nr. 40 (oben links) parkten meist nur wenige Fahrräder, während die Anlagen Nr. 44 (restliche Bilder) und Nr. 41 quasi immer komplett belegt waren.

Auch der [Anhang 9](#) gibt das Bild hoher Auslastungen bzw. weniger freier Kapazitäten im Bereich des Bahnhofplatzes gut wieder: Neben stattlichen 250 freien Plätzen in der Fahrradstation wird nur noch in der Anlage Nr. 40 eine kleines Kontingent an 13 freien Abstellplätzen geboten.

Mögliche Gründe für die schwache Nutzung der Anlage Nr. 40 (südl. Bahnhofsplatz)

Warum am Bahnhofsplatz die Anlagen Nr. 41, 44 und 57 intensiv genutzt wurden, die Anlage Nr. 40 jedoch weniger, könnte auf diese Gründe zurückzuführen sein:

Weite Strecke zu den Bahnanlagen: Die Entfernung zum Bahnhofsgebäude ist bei der Anlage Nr. 40 fünfmal so weit als bei der Anlage Nr. 41 und immerhin noch knapp dreimal so weit als bei den Anlagen Nr. 44 und 57 (siehe nachfolgendes Diagramm). Die relativ weite Gehstrecke von über 130 m von der etwas abgelegenen Abstellanlage bis zum Bahnhofsgebäude wird wohl die Hauptursache für deren schwache Auslastung sein.



Radfahrer wollen möglichst nah am Ziel parken. Bereits eine – eigentlich kurze – Entfernung von um die 150 Meter vermindert die Attraktivität einer Fahrradabstellanlage erheblich.

Ungünstiger Standort: Vielleicht auch eine Rolle spielen mag der ungünstige Standort der Anlage Nr. 40 – ungünstig nicht nur im Hinblick auf die Gehstrecke, wie zuvor beschrieben, sondern auch im Hinblick auf die abseitige, uneinsehbare Lage. Da sich die Anlage hinter einer Hecke in einem Bereich mit wenig Fußgängerverkehr befindet, ist sie so gut wie nicht im Blickfeld der Öffentlichkeit – anders als die drei anderen Anlagen, die sehr präsent im Straßenraum liegen. Anlagen mit guter Einsehbarkeit und vielen Passanten werden wegen der höheren Diebstahl- und Vandalismussicherheit besser akzeptiert als Anlagen, die sich an abseits gelegenen Orten befinden.



Die Anlage Nr. 40 ist kaum einsehbar, weder vom Bahnhofsplatz – wie hier im Bild – noch von der anderen Seite aus.

Schlechte Zugänglichkeit: Außer der Anlage Nr. 10, die grundsätzlich immer mit Trödel zugestellt war, ist während dieser Untersuchung nur noch die Anlage Nr. 40 durch teils schlechte Zugänglichkeit aufgefallen: Immer wieder war ein Teil der Stellplätze durch parkende Autos blockiert.



Die Nutzungsmöglichkeit der Anlage Nr. 40 war durch parkende Autos immer wieder zeitweise eingeschränkt (hier ein Bild vom 23. August 2016).

Ungünstiger Anlagentyp: Die Anlage Nr. 40 besteht aus einer Kombination aus Vorderradhaltern und Anlehnhaltern, während die drei anderen Anlagen reine Anlehnhalter haben. Die Vermutung könnte also sein, dass Anlagen mit Vorderradhaltern, auch als Kombimodelle, die die Nachteile dieses Anlagentyps wieder wettmachen, nicht so gut angenommen werden wie reine Anlehnhalter. Zunächst erscheint diese Annahme spekulativ. Faktisch ist es so, dass in Herford sowohl die Vorderradhalter-Kombimodelle, als auch die Anlehnhalter jeweils im Schnitt zu 34 % ausgelastet waren (alle Erhebungstage, gesamtes Stadtgebiet). Es gab also bei den Auslastungen keinerlei Unterschiede zwischen diesen beiden An-

lagentypen. Sicherlich hängen die Auslastungen von Abstellanlagen in erster Linie mit den Standorten zusammen und viel weniger mit den Anlagentypen.

Eine größere Rolle als der Anlagentyp dürfte aber der Komfort einer Fahrradabstellanlage spielen: Mit einem Achsabstand der Vorderradklemmen von nur 60 cm ist die Kombi-Anlage Nr. 40 als *eng* einzustufen (vgl. [Anhang 3](#)). Sie schneidet damit schlechter ab, als die alternativen Anlagen Nr. 44 und 57, die nur als *etwas beengt* befunden wurden.

Auch ist davon auszugehen, dass manche Nutzer das Abstellprinzip dieser Kombi-Anlage nicht verstehen: Wie in dem nachfolgenden Bild zu sehen ist, sind einige der Fahrräder ausschließlich an den Rahmenbügeln angelehnt – also wie bei einer klassischen Anlehnhalter-Anlage. Das Problem dabei: Sobald ein Fahrrad an einem Bügel auf diese Weise abgestellt wurde, wird Platz blockiert, der ansonsten für ungefähr 3–4 Räder reichen würde. Dadurch wird die Kapazität dieser Anlage im schlimmsten Fall auf lediglich noch ca. 8–11 anstatt der vorgesehenen 34 Abstellmöglichkeiten verringert.



Das Abstellprinzip der Kombi-Anlagen (hier im Bild die Anlage Nr. 40) wird nicht von allen Nutzern verstanden. Vielleicht waren aber auch parkende Autos zum Zeitpunkt der Abstellung schuld (wie im vorigen Bild zu sehen), dass diese Fahrräder nicht so abgestellt werden konnten, wie es bei diesem Anlagentyp eigentlich vorgesehen ist.

4.7 Anlagen an den Zugangspunkten zur Fußgängerzone

Größere Abstellanlagen, die an zentralen Zugangspunkten zur Fußgängerzone liegen, sind vor allem die beiden Anlagen in der Lübbertstraße (Nr. 25 und Nr. 26) für den Zugang aus Richtung Norden (Lübberttorbrücke/Mindener Straße) sowie die Anlagen Nr. 34 (Rennstraße) und Nr. 31 (Alter Markt) für den Zugang aus Richtung Osten und Süden. Am Innenstadtzugang aus Richtung Westen befinden sich die Anlagen Nr. 4 und 5.

Am Zugang Nord waren (laut [Anhang 8](#)) im Mittel 16 Räder abgestellt (Summe der Abstellanlagen Nr. 25 und 26), am Zugang Ost/Süd mit den Anlagen Nr. 31 und 34 waren es im Schnitt 33 Räder. Der Zugang West war mit knapp über 4 abgestellten Fahrrädern (Anlagen Nr. 4 und 5) eher ohne Bedeutung.

Bewertet man die noch freien Stellplätze (mit dem [Anhang 9](#)) an den Hauptzugängen zur Fußgängerzone, so steht je Hauptzugang eine noch ausreichende Anzahl freier Stellplätze zur Verfügung. Im Westen sind es 4 Plätze, im Osten/Süden 33 Plätze und im Norden

2 Plätze. Stellplatzengpässe sind nicht zu befürchten. Hinzu kommen noch benachbarte Ausweichanlagen, die bei einer ausnahmsweise hohen Belegung genutzt werden können.

Trotz der hohen Nachfrage besteht kein grundsätzlicher Bedarf für zusätzliche Abstellplätze an den Hauptzugängen und an sonstigen Zugängen zur Fußgängerzone. Unabhängig davon ist eine höhere Stellplatzanzahl natürlich immer wünschenswert, sofern es platzmäßig irgendwie zu bewerkstelligen ist.

4.8 Standorte wild abgestellter Räder

Plätze, an denen Fahrräder regelmäßig vermehrt wild abgestellt werden (also nicht an einer Abstellanlage, sondern »einfach so«), deuten darauf hin, dass dort ein Bedarf besteht, für den eventuell künftig eine Abstellanlage angeboten werden müsste. Gründe für wildes Fahrradparken können sein:

- es wird keine Fahrradabstellanlage angeboten oder sie ist aus Nutzersicht zu weit vom Ziel entfernt
- die einem Ziel zugeordneten Abstellanlage ist überlastet

Nachfolgend aufgeführt sind die markantesten »Hotspots« von Wildparkern, die während der vier Erhebungsrundgänge aufgefallen sind.

Passage beim Parkhaus Altstadt

In der Passage befanden sich immer wild parkende Fahrräder, obwohl in den angrenzenden Abstellanlagen Nr. 32 und Nr. 37 stets noch genügend Plätze frei waren. Das Ausweichen kann nicht allein auf die Entfernung zurückzuführen sein, denn die beiden Anlagen befinden sich unmittelbar neben diesem Schwerpunkt wild parkender Räder. Vielleicht ist der Witterungsschutz in der Passage ein Grund für das Ausweichen? Zumindest ist der Wildparker-Stellplatz überdacht, die Anlagen Nr. 32 und Nr. 37 sind es nicht. – Ein anderer Grund könnte die soziale Kontrolle sein. Viele Radfahrer stellen ihr Fahrrad gerne an belebten Orten ab – wo es also stets im Blick von Passanten oder Gewerbetreibenden ist. An solchen Standorten ist die Hemmschwelle für Diebe sehr hoch, wodurch sich der Diebstahlschutz erhöht. Die Anlage Nr. 32 ist etwas außerhalb der sozialen Kontrolle, da dort nur wenig Fußgänger vorbei gehen und es sich augenscheinlich auch um einen Treffpunkt von Stadtstreichern handelt.



In der Passage befanden sich immer wild parkende (aber dennoch ordentlich abgestellte) Fahrräder, obwohl in den angrenzenden Anlagen Nr. 32 und Nr. 37 genügend Plätze frei waren.

Bahnhofstraße

An einer privaten Gartenmauer angelehnt, gab es stets wild parkende Fahrräder gegenüber dem Bahnhofplatz. Grund ist die Vollausslastung der Anlage Nr. 57, die sich unmittelbar daneben befindet und auch die Vollausslastung der zentralen Anlagen am Bahnhof, Nr. 41 und Nr. 44. Lediglich die unweit entfernte Anlage Nr. 40 bot noch freie Kapazitäten.



An einer privaten Gartenmauer angelehnte, wild parkende Fahrräder gegenüber dem Bahnhofplatz. Grund ist die Vollausslastung der Anlage Nr. 57, die sich unmittelbar daneben befindet (s. rechtes Bild).

Wildparker-Einzelfälle

In vielen Fällen des Wildparkens ist nicht nachzuvollziehen, was der Grund für das wilde Abstellen eigentlich ist oder war. Ein Beispiel ist ein neben der überdachten Anlage am Kino abgestelltes Rad, wie nachfolgend zu sehen.



Nicht für alle Wildparker gibt es eine Erklärung: Das Fahrrad im linken Bild wurde unmittelbar neben der Anlage entlang der Hecke abgestellt, obwohl es in der überdachten Anlage Nr. 15 noch genügend freie Plätze, höchstwahrscheinlich auch zum Zeitpunkt des Abstellens, gab (s. rechtes Bild).

5. MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Ausgehend von den Erkenntnissen der Analyse wurden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Angebots entwickelt. Im vorliegenden Konzept werden nur entscheidende »Schlüssel-Maßnahmen« vorgestellt. Maßnahmen mit nachrangigem Verbesserungspotenzial, wie z. B. der Austausch einzelner, nicht mehr zeitgemäßer Anlagentypen oder die Vergrößerung von Achsabständen an Abstellanlagen, können anhand des Analyseteils identifiziert und im Rahmen von anstehenden Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden; sie werden nicht explizit beschrieben.

5.1 Kostenlose Fahrradstellplätze im Bereich Bahnhof/ZOB

Wie zuvor festgestellt (Kapitel 4.6), gibt es im Umfeld des Bahnhofs einen relevanten Bedarf an zusätzlichen kostenlosen Abstellmöglichkeiten. Leider sind dort so gut wie keine freien Flächen mehr verfügbar, außer im Rahmen grundsätzlicher, größerer baulicher Umgestaltungen (z. B. Umgestaltung des kompletten Straßenraums des Bahnhofplatzes). Im Bestand, sprich ohne nennenswerte bauliche Umgestaltungen, sind die Möglichkeiten für neue Stellplätze nur sehr eingeschränkt. Dennoch sind an einigen Stellen kleinere Ergänzungen denkbar, die in der Summe durchaus eine Entlastung der gesamten Parkraumsituation bewirken können.

Die nachfolgende Zusammenstellung von vier konkreten Einzelmaßnahmen hat exemplarischen Charakter. Bei einer detaillierenden Prüfung, die nicht Bestandteil dieses Konzepts ist, lassen sich eventuell weitere Möglichkeiten entwickeln. Es ist vorzuschicken, dass bei den beispielhaften Vorschlägen lediglich die Flächenverfügbarkeit und (grob) die Belange des Verkehrs berücksichtigt wurden. Inwieweit die Vorschläge eigentumsrechtlich umsetzbar oder stadtgestalterisch integrierbar sind, muss noch geprüft werden.

Freifläche vor dem Bahnhofsgebäude (links des Eingangs)

Rein aus Gesichtspunkten der Flächenverfügbarkeit würde sich der Vorplatz vor dem Bahnhofszugang (siehe nachfolgendes Foto) für eine Abstellanlage anbieten. Bei zweireihiger Aufstellung von Anlehnhaltern wären Abstellmöglichkeiten für mindestens 70 Fahrräder realisierbar (Flächenbedarf: ca. 16 x 6 m). Die Wahrnehmung von Bahnhofsvorplatz und Gebäude würde allerdings unter einer solchen Maßnahme erheblich leiden.



Rein von ihrer Größe ist die Freifläche vor dem Bahnhofsgebäude fürs Fahrradparken geeignet, allerdings würden die Ansicht des Gebäudes und die Wahrnehmung der Platzfläche unter einer solchen Anlage leiden.

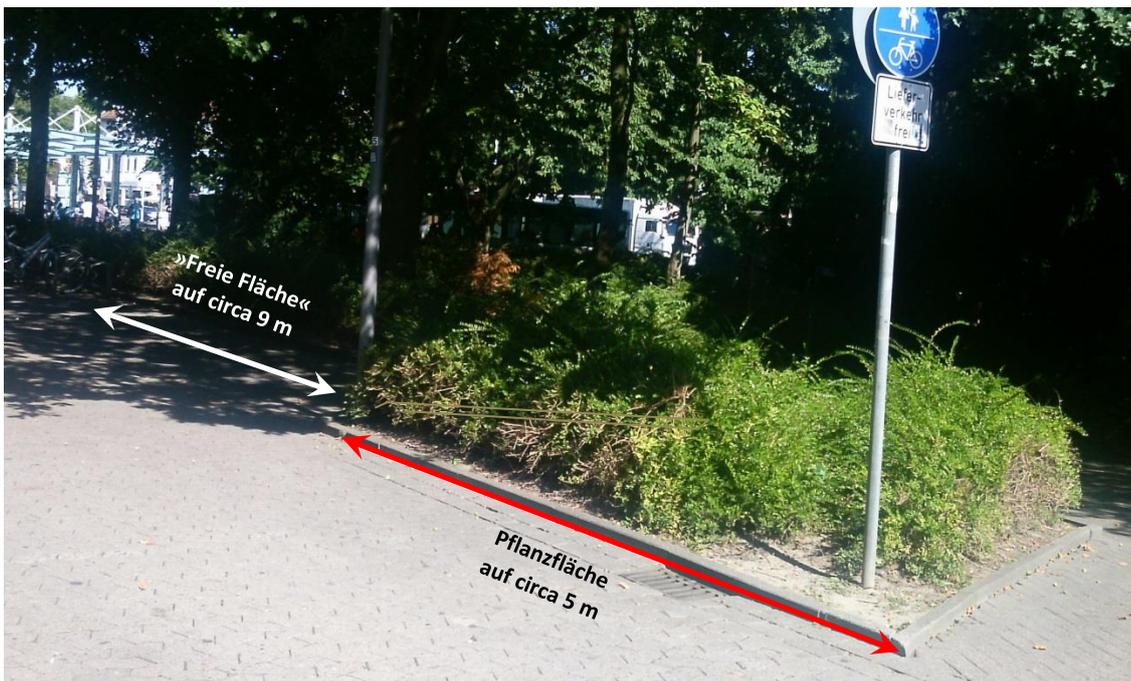
Vergrößerung der Anlage Nr. 40 (südlicher Bahnhofplatz)

Eine städtebaulich weniger problematische Möglichkeit, um weitere Stellplätze zu schaffen, bestünde in der Aufdimensionierung der Anlage Nr. 40. Da diese Anlage, vermutlich aus verschiedenen Gründen (siehe Kapitel 4.6), derzeit von Radfahrern gemieden wird, sollten im Zuge einer Vergrößerung auch die festgestellten Mankos behoben werden (anderer Anlagentyp und besser einsehbarer Standort).

Als Anlagentyp sind klassische Anlehnhalter zu empfehlen. Zur besseren Einsehbarkeit müssten die Pflanzflächen an den Enden der Ausbuchtung zurückgenommen werden.

Wie das nachfolgende Foto zeigt, befinden sich auf etwa 9 m der insgesamt 25 m langen Ausbuchtung keine Abstellanlagen – vermutlich handelt es sich um eine Rangierfläche zur Andienung des Schuppens. Falls diese »freie Fläche« genutzt werden könnte, wären auf der 25 m langen Strecke 25 Anlehnbügel im relativ komfortablen 100 cm-Abstand unterzubringen, dadurch könnte die Kapazität von heute 34 auf 50 Abstellplätzen gesteigert werden.

Würde man zudem noch die ca. 5 m lange Pflanzfläche – wie auf den beiden nachfolgenden Fotos zu sehen – zurücknehmen und ebenfalls fürs Fahrradparken verwenden, könnten 10–14 weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Als Nebeneffekt würde die Öffnung der Anlage zur Straße hin die geforderte bessere Einsehbarkeit bewirken.



Abstellanlage Nr. 40 – Diskussion von Möglichkeiten zur Aufdimensionierung



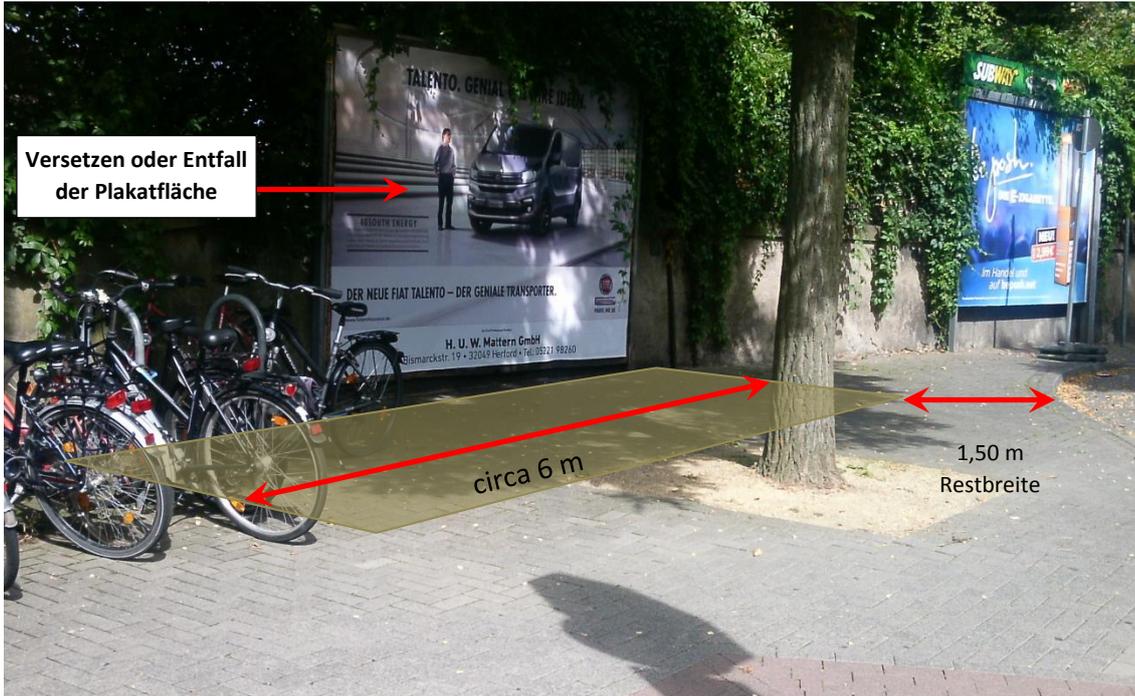
Abstellanlage Nr. 40 – Mögliche Anlagenerweiterung um bis zu 30 Plätze

Eine Öffnung der Anlage Nr. 40 zu beiden Seiten brächte nicht nur den Vorteil der Einsehbarkeit mit sich (und damit Schutz vor Diebstahl und Vandalismus), sondern auch eine bessere Wahrnehmung der Anlage durch die Öffentlichkeit im Sinne eines Werbeeffekts (»Hier kann Ihr Rad auch parken!«).

Vergrößerung der Anlage Nr. 41 (Am Bahndamm)

Eine Aufdimensionierung dieser Anlage ist nur – wenn überhaupt – in engen Grenzen möglich. Am ehesten wäre eine Erweiterung nach Norden denkbar, wie auf den beiden nachfolgenden Fotos dargestellt. Da durch die parkenden Fahrräder der freie Blick auf das Werbeplakat verstellt und auch die Plakatierung erschwert oder unmöglich wäre, müsste der Plakatstandort etwas versetzt werden. Bei der maximal möglichen Erweiterung von knapp 6 m könnten etwa 15 neue Stellplätze geschaffen werden (d. h. Vergrößerung von derzeit 32 auf 47 Plätze).





Anlage Nr. 41 – eine geringe Erweiterung nach Norden wäre prinzipiell machbar. Da das Werbeplakat dann nur noch zur Hälfte eingesehen werden kann, müsste es entfallen oder nach rechts, direkt neben das andere Plakat, versetzt werden.

Vergrößerung der Anlage Nr. 57 (Bahnhofsplatz Ostseite)

Auch eine Vergrößerung dieser Anlage ist nur in engen Grenzen möglich. Eine Erweiterung nach Süden könnte 6 zusätzliche Fahrradstellplätze ermöglichen (siehe nächstes Foto), durch eine weiter südliche Ergänzungsfläche (siehe übernächstes Foto) könnten nochmals 8 Plätze geschaffen werden, ohne dass es jeweils zu Verkehrsbeeinträchtigungen kommt.



Anlage Nr. 57 – sechs zusätzliche Abstellplätze sind noch möglich.



Anlage Nr. 57 – etwas abgesetzt von der Hauptanlage, getrennt durch den Fahrbahnübergang des Radwegs, ist Platz für weitere 8 Fahrräder, ohne dass es dadurch zu Verkehrseinschränkungen kommt.

5.2 Fahrradboxen

Ein Angebot spontan nutzbarer abschließbarer Abstellmöglichkeiten ist vor allem im Bereich des regionalen Fahrradtourismus interessant.

Mit vier regionalen Radrouten, die durch das Zentrum verlaufen – namentlich dem Soleweg, dem Werre-Radweg, der Bahn-Radroute Weser-Lippe und dem Radwegenetz NRW (der projektierte Radschnellweg OWL würde das Routenangebot irgendwann noch ergänzen) – ist Herford für Fahrradtouristen ein attraktiver Stationspunkt, bei dem die Sehenswürdigkeiten der Stadt besichtigt werden können.

Da besonders im Radtourismus hochwertige, teurere Fahrräder üblich sind (immer mehr auch mit elektronischem Hilfsmotor), besteht gerade in diesem Segment ein Bedarf an besonders diebstahl- und vandalismusgeschützten, ergo abschließbaren und/oder bewachten Abstellmöglichkeiten.

In Herford wird zwar von der Fahrradstation bereits ein solches Angebot vorgehalten, für »Spontanutzungen« außerhalb der Öffnungszeiten ist dieses jedoch nicht geeignet, da der öffnungszeitenunabhängige Zugang zur Fahrradstation einen »Coin«, also eine Art Münze, als Zugangsberechtigung voraussetzt. Diese Zugangslösung erfordert jedoch eine vorherige Anmeldung und Zahlung von 18 Euro Pfand. Nur Inhaber eines »Coins« können die Tür zur Fahrradstation jederzeit öffnen. Durch diese Schwelle ist eine spontane Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten ausgeschlossen (samstags schließt die Station um 14 Uhr, sonntags ist sie nicht besetzt).

Um den Bedürfnissen von Freizeitradlern Rechnung zu tragen, wäre ein jederzeit ohne Zugangsschwelle nutzbares Angebot sinnvoll. Es gibt Systeme, z. B. auf Basis von Fahrradboxen, die dies ermöglichen, allerdings mit etwas technischem Aufwand: Wie bei einem Parkscheinautomaten im Parkhaus ziehen die Radfahrer hierbei einen Parkschein und bekommen dann eine freie Box zugeteilt. Bei der Abholung wird der Parkschein wieder eingesteckt und die Parkgebühren werden mit der EC-Karte oder bar bezahlt. Durch dieses bei

Autos schon seit langem etablierte System kann eine stunden- oder sogar minutenscharfe Abrechnung erfolgen und die Box muss nicht für einen längeren Zeitraum angemietet werden. Auch eine Voranmeldung mit Ausweis, Pfandzahlung oder ähnliche Hürden gibt es hierbei nicht.

Weiterer Vorteil der Boxen: Dort kann gleichzeitig auch Gepäck mit eingeschlossen werden, welches bei fußläufigen Unternehmungen stören würde. Darüber hinaus ist optional eine Aufladestation für Fahrrad-Akkus in die Box integrierbar, die so exklusiv den Nutzern der Fahrradboxen zugutekommt.

Folgende Standorte bieten sich u. a. für Fahrradboxen in Herford an:

Bahnhof/ZOB: Ein zentraler Dreh- und Angelpunkt, an dem entlang alle regionalen Radrouten verlaufen (oder zumindest in kurzer Distanz davon entfernt), ist der Bahnhof. Für einen Standort von Fahrradboxen ist es daher ein prädestinierter Ort. Da Fahrradboxen typischerweise ein ziemlich dominierendes, klobiges Erscheinungsbild haben, ist die Aufgabe, wo und wie diese Boxen dort platzmäßig und städtebaulich integriert werden können, sicher nicht einfach zu lösen.

Fußgängerzone: Als weitere Möglichkeit für Fahrradboxen wäre ein Standort mitten im Zentrum vorstellbar, beispielsweise in der Nähe des Kinos. Spontan mietbare abschließbare Fahrradparkplätze sind an dieser Stelle nicht nur für Fahrradtouristen, sondern auch für die Bürger Herfords interessant, wenn beispielsweise das Rad während abendlicher Unternehmungen (Kino-, Restaurantbesuche) gut gesichert parken soll.

5.3 Auflademöglichkeiten für Elektrofahrräder

Akkus für handelsübliche Elektrofahrräder halten (je nach Fahrradmodell, Fahrweise, Gewicht des Fahrers und vielen anderen Einflussgrößen) 50 bis 100 Kilometer, bis sie wieder ans Netz müssen. Im Alltagsradverkehr der Herforder Bürger kommen solche langen Tagesstrecken nicht zusammen. Aufladestationen für E-Bikes sind daher ein Angebot, das sich vornehmlich an Fahrradtouristen richten würde.

Nach einer Untersuchung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi)⁶ bewegen sich Tagesetappen im Radtourismus von 40–60 km bei »Genussradlern jeden Alters von Familie mit Kind bis Senior« bis zu über 100 km bei »sportlich ambitionierten und trainierten Radfahrern«. Diese Werte zeigen, dass Fahrrad-Akkus zwar in den meisten Fällen für eine Tagesetappe ausreichen, am Ende des Tages könnte es aber doch einmal knapp werden. Im Sinne einer Förderung des Fahrradtourismus sind daher Ladestationen durchaus interessant.

Es gibt im Wesentlichen diese zwei Systeme:

1. Fahrradabstellanlagen mit Ladesäule bzw. angebrachten Steckdosen
2. Schließfächer mit integrierten Steckdosen zum Aufladen der Akkus

⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.): „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“. Berlin, 2009.

Bei **Fahrradabstellanlagen mit Aufladestation** verbleibt der Akku gesichert im Fahrrad und wird während der Zeit des Parkens aufgeladen. Es können sowohl bereits vorhandene Abstellanlagen mit einem Stromanschluss nachgerüstet, als auch neue Abstellanlagen extra als E-Bike-Tankstellen hergestellt werden. Im Regelfall werden die Steckdosen in Säulen untergebracht, die maximal eine Kabellänge Abstand von den parkenden Rädern haben dürfen. Es gibt auch Fahrradständer mit integrierten Steckdosen. Immer wieder werden E-Bike-Ladesäulen auch ohne Fahrradhalterungen bereitgestellt; dies macht natürlich keinen Sinn, da Nutzer dann gezwungen sind, gerade die teuren Elektrofahrräder ohne irgendeinen Halt abzustellen.

Eine innovative Lösung, um neue Fahrradtankstellen herzustellen – ohne Tiefbauarbeiten für die Leitungsverlegung und ohne, dass das städtebauliche Bild darunter leidet –, sind Straßenlaternen mit einem integrierten Stromanschluss für Elektrofahrräder (dieser ist prinzipiell auch für E-Autos verwendbar). Das Energieversorgungsunternehmen EnBW AG hat beispielsweise ein solches System entwickelt, welches »SM!GHT«⁷ genannt wird. Bei der Verrechnung des Stromverbrauchs ist zu beachten, dass die Aufladung der Fahrräder mit Straßenbeleuchtungsstrom erfolgt, der im städtischen Haushalt ein anderes Konto hat, als die Förderung der Elektromobilität bzw. des (Fahrrad-)Tourismus.

Bei der **Schließfachlösung** wird der Akku aus dem Rad genommen und in das Fach gelegt, in dem sich ein Stromanschluss befindet. Im Schließfach kann neben dem Akku auch noch ein Fahrradhelm oder sonstiges Gepäck verstaut werden.

Die in einem Schließfach eingebaute Akkuladestation hat den Vorteil, dass das Fahrrad weiter genutzt werden kann, während sich der Akku mit neuer Energie füllt – zwar ohne den Hilfsantrieb, was aber, um beispielsweise verschiedene, auf kurzer Strecke erreichbare Sehenswürdigkeiten im Zentrum Herfords anzusteuern, nicht sonderlich schlimm ist. Da ein Ladevorgang mehrere Stunden benötigt, ist es von großem Vorteil, wenn man während des Akku-Ladens nicht an einen festen Ort gebunden ist und derweil mehrere Besichtigungen machen kann, bis der gefüllte Akku für die Weiterfahrt auf der Tagesroute wieder zur Verfügung steht.

Ein weiterer Vorteil der Schließfächer: Sie bieten eine hohe Diebstahl- und Vandalismussicherheit, die bei frei stehenden Ladesäulen nicht garantiert ist (dort besteht das Risiko entwendeter Akkus, Ladekabel, Adapter o. ä.). Außerdem sind Schließfächer per se wassergeschützt. Bei nicht überdachten Ladesäulen hat man das Problem, dass viele Netzteile wasserempfindlich sind und im Regen kaputt gehen können; zudem besteht bei 230 V-Steckdosen bei Nässe Stromschlaggefahr.

Schließfächer sollten in jedem Falle so konzipiert sein, dass sie sich nach einer gewissen Zeit (z. B. nach 10 oder 12 Stunden) automatisch wieder öffnen, um Missbrauch zu verhindern.

⁷ www.smight.com

Bezahlsystem

Sowohl Ladesäulen als auch Schließfächer mit Stromanschluss können wahlweise kostenlos oder kostenpflichtig für die Benutzer angeboten werden. Werden die Stromkosten an die Nutzer weiterverrechnet, sind diese Bezahlssysteme üblich:

- Bar- oder Kartenzahlung: funktioniert wie bei einem Parkscheinautomaten; nachdem der Betrag bezahlt wurde, wird die Steckdose freigeschaltet
- Bezahlung mit dem Mobiltelefon (Mobilfunkvertrag muss für Mehrwertdienste freigeschaltet sein): die Steckdose wird per SMS aktiviert; die Abrechnung erfolgt über die Telefonrechnung
- Kundenkarte: der Verbrauch wird per Bankeinzug abgebucht; wegen der Voranmeldung ist dieses System nicht spontan nutzbar

Die Kosten können nach Ladezeit oder nach Stromverbrauch abgerechnet werden.

Ladesysteme

Grundsätzlich sollten alle gängigen Steckervarianten für Elektromobilität in das Ladesystem integriert werden. Neben den speziellen Steckersystemen (CCS, Typ 2, CHAdeMO) wird oft auch die haushaltsübliche Schuko-Steckdose angeboten.

Standorte

Mögliche Akkuladestationen kommen vorrangig an Standorten in Betracht, an denen mit touristischem Radverkehr zu rechnen ist, also an den regionalen Radrouten, die durch das Zentrum verlaufen, aber auch an Orten touristischer Bedeutung (Rathaus/Markthalle, Marta-Museum, Kirchen, Alter/Neuer Markt, Freizeitbad »H2O«, Tierpark) und natürlich am Bahnhof/ZOB.

6. ZUSAMMENFASSUNG

In einer umfassenden Untersuchung zum Fahrradparken im Innenstadtbereich Herfords wurde die Ausstattung an Fahrradabstellanlagen, die Nachfrage nach Fahrradstellplätzen und die Akzeptanz der Anlagen unter die Lupe genommen.

Mit Ausnahme des Bereichs Bahnhof/ZOB ist das Untersuchungsgebiet sehr gut mit Fahrradparkplätzen ausgestattet. Es besteht fast überall ein Überangebot und die Wahrscheinlichkeit, dass ein Radfahrer im Untersuchungsgebiet an einer beliebigen Abstellanlage seines Wunsches an einem beliebigen Tag noch einen freien Platz vorfindet, ist sehr hoch.

Nur sehr selten waren vereinzelte der fast 60 Anlagen derart ausgelastet, dass Radler einen Ausweichplatz hätten suchen müssen (entweder die nächstgelegene bauliche Abstellanlage oder einen sonstigen Platz, an dem das Fahrrad wild abgestellt werden kann, z. B. ein Schilderpfosten oder ein Lampenmast, ein mobiler Aufsteller oder sonstige Straßenausstattung). Durch das dichte Netz an Abstellanlagen in der Innenstadt wäre auch bei theoretischer Vollbelegung einer Abstellanlage die nächste Alternative meist in Sichtweite.

Anhand der im Zuge der Erhebungen qualitativ mitbeobachteten wild parkenden Fahrräder bestätigt sich dieser Befund: Es gab nur wenige Stellen, an denen aufgrund vermehrt wild abgestellter Fahrräder von einem chronischen Stellplatzmangel gesprochen werden muss.

Als quasi alleiniger echter Problembereich wurde das Umfeld Bahnhof/ZOB ausgemacht: Hier wurden fortwährende Kapazitätsengpässe beobachtet, die dazu führten, dass Räder in größerem Maße wild abseits der regulären Stellplätze abgestellt wurden. Die baulichen Abstellanlagen waren sehr hoch ausgelastet, oft waren sie voll- oder überbelegt – zu Spitzenzeiten war ein Defizit von 100 Stellplätzen zu verzeichnen.

Der Fahrradstation am Bahnhof, die gleichzeitig noch gut 250 Fahrräder hätte aufnehmen können, kommt wegen der Gebührenpflicht nur eine untergeordnete Rolle als Problemlöserin zu, da nicht bei allen Radlern die Bereitschaft vorhanden ist, für das Fahrradparken zu bezahlen. Eventuell wäre aber eine bessere Potenzialausschöpfung über gezielte Bewerbung der Station oder vielleicht über eine ansprechendere Tarifgestaltung möglich (z. B. so etwas wie ein Kennenlernerntarif »Der erste Monat zum halben Preis«). Um herauszufinden, was konkret die Hinderungsgründe für die Benutzung der Station sind und wie das Angebot für potenzielle Nutzer attraktiver gemacht werden könnte, ist eventuell eine gesonderte Untersuchung einschließlich Befragung der am Bahnhof Parkenden hilfreich.

Nachrangigere Problemstellen, was die Auslastungen anbelangt, lagen in der Bäckerstraße und in der Lübberstraße. Hier waren die vorhandenen Anlagen sehr stark belegt. Nie war es jedoch so, dass nicht ein freier Abstellplatz an einer unweit benachbarten Anlage vorzufinden war.

Außer der in größerem Umfang wild parkenden Fahrräder am Bahnhof/ZOB gab es im gesamten Untersuchungsgebiet nur noch einen weiteren Wildparker-Schwerpunkt: in der Passage des Parkhauses Altstadt. Hier waren jedoch in den unmittelbar umliegenden Anlagen stets noch genügend Plätze frei. Eine Vermutung: Bei der großen Abstellanlage hinter dem Parkhaus (Nr. 32) handelt es sich um einen regelmäßigen Treffpunkt der Trinkerszene. Dies könnte Radfahrer davon abschrecken, das Rad in dieser Anlage zu parken. Nur

durchschnittlich 1,8 der 20 Stellplätze waren dort in Benutzung. Gleichzeitig waren in der Passage aber immer gut 8–12 Fahrräder wild abgestellt.

Aufbauend auf der Analyse wurden Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen entwickelt:

- Es wurde erörtert – für diese konzeptionelle Untersuchung relativ ausführlich –, wie das Fahrradparken im Bereich Bahnhof/ZOB noch verbessert werden könnte. Aus Platzgründen und unter Würdigung städtebaulicher Aspekte kommen nur kleinere Aufdimensionierungen bestehender Anlagen in Frage. In der Summe könnten so knapp 40 Stellplätze geschaffen werden.
- Eine ergänzende Möglichkeit ist die Attraktivitätssteigerung der Fahrradstation (durch Tarifgestaltung und/oder Werbung).
- In der Innenstadt müssen keine neuen Abstellplätze geschaffen werden. Es gibt genügend Plätze, auch für mittelfristig realistisch mögliche Zunahmen des Radverkehrsanteils in Herford. Falls im Zuge von Umbaumaßnahmen Anlagen modernisiert werden, kann das Gestaltungsbeispiel Bäckerstraße als Blaupause verwendet werden: dezentrale, kleinere Anlagen, dafür in dichter Abfolge; relativ großzügiger, aber dennoch raumökonomischer Bügelabstand von einem Meter; zentral platziert im Straßenraum
- Bei neuen Anlagen sollte möglichst als Standardanlagentyp der Anlehnhalter verwendet werden. Dieser entspricht gemäß den einschlägigen Planungsregelwerken dem Stand der Technik. Bereits heute sind aber schon knapp 75 % der Stellplätze im Untersuchungsgebiet Anlehnhalter.
- Die Achsabstände neuer Anlehnhalter sind nach Möglichkeit an den Empfehlungen der Planungshinweise zu orientieren. Falls das Komfortmaß von 1,50 m aus Platzgründen nicht umgesetzt werden kann, sollte zumindest ein Achsabstand von 1,00 bis 1,20 m angestrebt werden.
- Kombi-Modelle aus Anlehnhaltern und Vorderradhaltern, die im untersuchten Gebiet immerhin 15 % aller Abstellplätze ausmachen, sollten – obwohl sie im Grunde nicht schlechter sind als reine Anlehnhalter– bei einem Umbau nicht mehr verwendet werden: Viele Nutzer parken ihr Rad nicht wie vorgesehen, sondern quer; so aber werden pro Fahrrad mehrere Stellplätze blockiert, was die Kapazität dieser Anlagen enorm drosselt.
- Der Bereich rund um Rathaus und Markthalle ist im Blick zu behalten: In dieser Untersuchung erwiesen sich die verfügbaren Anlagen zwar als völlig ausreichend, wenn aber im Rahmen des Umzugs publikumsintensivere Ämter in das Rathaus Einzug halten, kann die Nachfrage nach Fahrradparkplätzen merklich ansteigen. Die bestehenden Anlagen mit relativ wenigen Stellplätzen könnten dann schnell überlastet sein. Auch durch die Umgestaltung der Markthalle ist eine erhöhte Nachfrage möglich.
- Dem Trend zunehmender Elektromobilisierung im Fahrradsektor folgend, wird künftig mit einer wachsenden Nachfrage nach Auflademöglichkeiten für Akkus zu rechnen sein. Insbesondere der Fahrradtourismus – der durch neue und komfortable Fernradwege (z. B. der Radschnellweg OWL), gleichzeitig auch durch immer mehr Elektrofahrräder, künftig deutlichen Aufwind erfahren wird – könnte von La-

destationen in der Herforder Innenstadt profitieren, gleich ob dieses Angebot kostenlos oder kostenpflichtig zur Verfügung gestellt wird. Für den Kurzstrecken-Alltagsradverkehr innerhalb Herfords haben solche Akku-Ladestationen dagegen keine wesentliche Bedeutung, da die Energie einer Akkuladung üblicherweise für 50 bis 100 km und damit für sämtliche im Laufe eines Tages zurückgelegten Fahrstrecken reicht.

- Wegen der beschriebenen Vorteile sollte bei E-Bike-Ladestationen die Schließfachlösung bevorzugt verwendet werden. Ladesäulen an Fahrradabstellanlagen – oder andere Lösungen, bei denen der Akku während des Ladens im Fahrrad verbleibt – können bei geeigneter Örtlichkeit ergänzend angeboten werden; wenn möglich sollten diese Stromtankstellen für Fahrräder aber überdacht sein.
- Ein Netz an E-Bike-Ladestationen kann auch in Initiative mit dem Einzelhandel und mit der Gastronomie verdichtet oder ausgebaut werden.

Aufgestellt: Herford, im Oktober 2016

HANSESTADT HERFORD

Im Auftrag



(Dr.-Ing. Steffen R. Herrmann)